Índice

Contribuições recebidas para a Audiência Pública n° 035/2006.

ANTT/OUVIDORIA/2006-13454

Contribuição: Eliminar a categoria 9, da relação e identificação de veículos, conforme apresentado no item 5.28 do Edital.
Tipo: 5.28
Justificativa: Nas rodovias federais, atualmente privatizadas, como a Dutra, não é cobrado pedágio de motocicletas, triciclos e congêneres. A razão para que não seja cobrado, é o peso distribuído das motocicletas que absolutamente não afetam os pisos asfálticos. Não se justifica portanto cobrar pedágio.

Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-13774
Contribuição: Gostaria de saber o porquê de cobrar de motocicletas e ignorar a existência dos triciclos em tantos pedágios a serem colocados nas rodovias concedidas à administração privada.
Tipo: 001/2006
Justificativa: Justifico-me no fato de que motocicletas não possuem peso e estrutura suficientes para justificar a cobrança de pedágio das mesmas
Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-13776
Contribuição: A sugestao com certeza já foi recebida pela ANTT de várias formas. Portanto venho apenas reforcar o pedido de ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE PEDÁGIO para as MOTOCICLETAS nestas concessoes, da mesma forma que já acontece nas rodovias estatuais de SAO PAULO. Sao muitos os motivos para esta isenção e acho que este assunto deve ser amplamente discutido.
Tipo: 5.28
Justificativa:
Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-13932
Contribuição: Pelo amor de Deus, parem com essa palhaçada de pedagiar estradas construidas com o dinheiro do POVO, é DEVER do Poder Publico mante-las e não onerar ainda mais nossa população, chega dessas falacias, falsos motivos e explicações banais, ninguem aguenta mais, tanta presepada do poder publico, fico indignado em ver os Senhores, como funcionarios do POVO, a seu serviço não sentir o minimo remorso ou vergonha pelo o que estão fazendo e o que planejam fazer, esse abuso e violencia contra a

economia popular.

Eu que não sou crente, rogo a DEUS que tenha piedade de Vossas almas ante a mais esta TRAIÇÃO cometida ao povo brasileiro e a TOTAL e DESPUDORADA falta de VERGONHA na cara das pessoas que comandam este país e que tiveram mais esta "brilhante" ideia.

Tipo: Tudo

Justificativa: Chega de PEDÁGIOS, não aos PEDÁGIOS.

Pela volta da dignidade da nação e da decencia do poder publico.
Tipo do Documento: Contrato

ANTT/OUVIDORIA/2006-13934
7.35. A receita decorrente das multas por excesso de peso será recolhida à ANTT.
Há quase oito anos envolvido com processo de pesagem rodoviária, questiono o fato da receita decorrente de multas por excesso de peso, via de regra, serem recolhidas integralmente ao poder concedente. Em muitos casos(perecíveis, explosivos, indivisíveis, etc), os excessos ocorridos no PBT não são passíveis de transbordo, ou seja, o veículo, que já vinha acarretando prejuízo ao pavimento antes da pesagem, prosseguirá a viagem e continuará danificando gradualmente o pavimento. Uma vez que a conservação do pavimento é de responsabilidade da concessionária e sabendo-se que os excessos de peso conforme comentado acima danificam esse mesmo pavimento, a minha sugestão é:
que se adote uma política de repasse da receita proveniente das multas por excesso de peso para as empresas concessionárias.

ANTT/OUVIDORIA/2006-13975
Contribuição: Isenção de pedágio para todos os veiculos de 2 rodas ou
cobrança no valor de 1/3 do valor cobrado de um veiculo de passeio.Nunca
metade do valor de um carro de passeio!!
Tipo: tarifas de pedá
Justificativa: O baixo peso não provoca desgaste na pavimentção.A moto
mais pesada é de no máximo 350 kg (e são poucas), correspondendo a 1/3 em
média do peso dos carros de passeio.
Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-14536
Sugestão: Como forma de esclarecimento em relação ao Patrimônio Líquido exigido na minuta de edital, item 2.32, fizemos a seguinte pergunta que se encontra em anexo.
(Pergunta extraída do Anexo)
PERGUNTA
Com relação ao item 2.32 que define a forma de atendimento do Patrimônio Líquido das Empresas formadas em Consórcio, solicitamos esclarecer:
Imaginando um consórcio formado pelas seguintes empresas:

Empresa	Patrimônio Líquido (R$)	Participação no Consórcio
A	100.000.000,00	33,33%
B	100.000.000,00	33,33%
C	101.000.000,00	33,34%
SOMA	301.000.000,00	100%

Admitindo que o consórcio pretenda participar de um lote fictício com a exigência de Patrimônio Líquido mínimo de R$ 300.000.000,00.
O atendimento do consórcio à exigência do Patrimônio Líquido será feito por qual das alternativas abaixo:
a) Patrimônio Líquido do consórcio = Σ Patrimônio Líquido de cada empresa X Participação no consórcio.
PL do consórcio = 100.000.000,00 X 0,3333 + 100.000.000,00 X 0,3333 + 101.000.000,00 X 0,3334 = 100.333.400,00
Não atende o somatório do Patrimônio Líquido exigido de R$ 300.000.000,00.
CONSÓRCIO INABILITADO!
b) Patrimônio Líquido das empresas em função de sua participação:
Empresa A: R$ 100.000.000,00
Patrimônio Líquido exigido = 300.000.000,00

Participação da empresa 33,33%
Patrimônio Líquido exigido para a empresa = 300.000.000,00 X 0,3333 = 99.990.000,00
Menor que o PL da empresa, ou seja, R$ 99.990.000,00 < R$ 100.000.000,00
Portanto atende o solicitado no edital.
Empresa B: R$ 100.000.000,00
Patrimônio Líquido exigido = 300.000.000,00
Participação da empresa 33,33%
Patrimônio Líquido exigido para a empresa = 300.000.000,00 X 0,3333 = 99.990.000,00
Menor que o PL da empresa, ou seja, R$ 99.990.000,00 < R$ 100.000.000,00
Portanto atende o solicitado no edital.
Empresa C: R$ 101.000.000,00
Patrimônio Líquido exigido = 300.000.000,00
Participação da empresa 33,34%
Patrimônio Líquido exigido para a empresa = 300.000.000,00 X 0,3334 = 100.020.000,00
Menor que o PL da empresa, ou seja, R$ 100.020.000,00 < R$ 101.000.000,00
Portanto atende o solicitado no edital.
CONSÓRCIO HABILITADO!

ANTT/OUVIDORIA/2006-14679
Contribuição: Quero sugerir, no Contrato de Concessão, primeiramente por conhecer a Rodovia Fernão Dias, mas a sugestão pode ser estendida às outras Rodovias. No trecho de Mairiporã da via supra-citada, atravessa um importante remanescente de Mata Atlântica do Estado de São Paulo, o Parque Estadual da Serra da Cantareira. A Unidade de Conservação abriga uma rica flora e fauna, inclusive espécies ameaçadas de extinção como o gavião-pega-macaco (Spizaetus tyrannus) e a onça-parda (Puma Concolor). Devido ao grande tráfego de veículos pela via, principalmente caminhões, ocorrem com freqüência atropelamento de animais silvestres que tentam cruzar a pista. Uma iniciativa pioneira no Brasil seria a construçaõ de passarelas para permitir a movimentação da fauna entre os fragmentos florestais adjacentes à rodovia, permitindo uma melhora significativa na dinâmica biológica destes remanescentes, através do aumento do fluxo gênico, predação e dispersão de sementes. A mesma medida pode ser adotada caso no futuro o trecho da BR-101 que corta o Norte do Espírito Santo nas proximidades da Reserva Biológica de Sooretama e da Reserva Florestal Linhares seja concedido à iniciativa privada.
Tipo: 0000000
Justificativa: Estas obras se justificam pela diminuição dos atropelamentos e conseqüentes acidentes a serem evitados e principalmente a conservação do patrimônio biológico brasileiro presente em unidades de conservação adjacentes à rodovias e fragmentos florestais próximos.
Tipo do Documento: Contrato

ANTT/OUVIDORIA/2006-15086
Contribuição: A condição para consorciamento aí definida (e repetida na Cláusula 2.30) equivale a impor que pelo menos um integrante do consórcio detenha patrimônio líquido suficiente para concorrer sozinho. Esse critério, que já foi tentado no passado, foi rechaçado e havia desaparecido de editais.

Dado um patrimônio líquido P e n empresas, cada qual com patrimônio p(n)<P, com participações respectivas de i(n) no consórcio, é matematicamente impossível que a soma dos produtos p(n) x i(n) seja igual ou maior do que P. Essa soma será necessariamente menor.

O critério deve ser substituído pelo de somatória simples.

Tipo: 1.26
Justificativa: O critério em questão restringe a participação no certame
de empresas detentoras de patrimônio líquido igual ou superior ao
patrimônio líquido total, sendo portanto restritivo da concorrência. Não
há motivo plausível para se impor que um integrante de consórcio seja
empresa que poderia participar sozinha, por ter patrimônio suficiente para
cumprir isoladamente o requisito.
Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-15195
Contribuição: Sugerimos incluir no Programa de Esploração Rodoviária, a
implantação pela concessionaria,de areas adquadas ao estacionamento de
veículos transportando Produtos Perigosos, conforme estabelecido no art.
14 do decreto 96044 de 18/05/88. Tais estacionamentos deverão ser
implantados de acôrdo com a Norma ABNT/NBR 14095 (Area de Estacionamento
Para Veículos Rodoviários de Transporte de Produtos Perigosos,
fevereiro/03)
Tipo: 10.3
Justificativa: Entendemos que os editais anteriores não fizeram tal
previsão o que redunda na atual inexistencia de locais adquados e seguros
para o estacionamentos de veículos transportando produtos perigosos
permitindo o descanso/pernoite dos motoristas. A inexistencia de tais
areas faz com que os veículos transportando Produtos Perigosos tenham que
estacionar em postos de serviços que não se encontram totalmente dotados
dos requisitos de segurança patrimonial ambiental e pessoal.
Tipo do Documento: Contrato

ANTT/OUVIDORIA/2006-15572
1/ É possivel obter os Anexos do Edital diretamente do seu site? Em
caso afirmativo, aonde podemos encontrá-los?

2/ Nos seguintes items os números estão em branco. Gostariamos, se
fosse possivel, conhecer esses dados com o intuito de que as empresas
espanhoas possam fazer uma melhor availação do projeto, especialmente no que
diz respeito aos ratios financeiros das empresas:

2.30

c) comprovação do Patrimônio Líquido, em valores do mês da
apresentação da documentação, igual ou superior a:
LOTE RODOVIA R$
01 BR-153/SP
02 BR-116/PR/SC
03 BR-393/RJ
04 BR-101/RJ
05 BR-381/MG/SP
06 BR-116/SP/PR
07 BR-116/376/PR e BR-101/SC

2.33 Além das exigências previstas nos itens 2.30 a 2.32, as
Licitantes deverão comprovar
que dispõem dos índices econômico-financeiros mínimos previstos
abaixo:
I - Índice de Liquidez Geral, igual ou superior a ( ), apurado no
balanço e calculado de acordo com a seguinte fórmula:
ILG = AC + RLP/PC + ELP

Onde:
ILG= Índice de Liquidez Geral
AC= Ativo Circulante, excluídos os títulos descontados e a provisão
para
devedores duvidosos;
RLP= Realizável a Longo Prazo;
PC= Passivo Circulante;
ELP= Exigível a Longo Prazo
II - Índice de Liquidez Corrente, igual ou superior a
..........(...........), calculado
de acordo com a seguinte fórmula:
ILC = ACR/PCR
Onde:
ILC= Índice de Liquidez Corrente;
ACR= Ativo Circulante, representado pelo Ativo Circulante Total,
incluídas as aplicações de curto prazo.
PCR= Passivo Circulante, representado pelo Passivo Circulante Total,
menos relações interfinanceiras e relações de interdependências.

2.54 Garantia da Proposta
As Licitantes, representadas por sociedades corretoras registradas
na BOVESPA,
deverão depositar na CBLC, até as 10 horas do dia da realização do
Leilão, a Garantia
de Proposta no montante de:
LOTE RODOVIA R$
01 BR-153/SP
02 BR-116/PR/SC
03 BR-393/RJ
04 BR-101/RJ
05 BR-381/MG/SP
06 BR-116/SP/PR
07 BR-116/376/PR e BR-101/SC

2.71 A Tarifa Básica de Pedágio Teto, representando a tarifa
relativa ao veículo de passeio de dois eixos, será:
LOTE RODOVIA R$
01 BR-153/SP
02 BR-116/PR/SC
03 BR-393/RJ
04 BR-101/RJ
05 BR-381/MG/SP
06 BR-116/SP/PR
07 BR-116/376/PR e BR-101/SC

3.5. O capital inicial subscrito da Concessionária deverá ser
integralizado em moeda corrente e corresponderá, na data da celebração do
Contrato de Concessão, a pelo menos _____% (..........) do valor dos
investimentos que a Concessionária deverá realizar no Lote
Rodoviário até o final do primeiro exercício financeiro do Contrato
de Concessão.

3.8. Os valores que servirão de referência para a determinação do
capital social da
Concessionária, na data de 30 de abril de cada ano ao longo da
Concessão, deverão

corresponder a pelo menos ______% do montante dos investimentos
realizados pela
Concessionária nos anos anteriores, conforme definidos no PER.

3.18. Publicado o resultado da Licitação e até a data da celebração
do Contrato de Concessão,a Concessionária deverá comprovar que constituiu,
em favor da ANTT, como garantia do bom cumprimento das obrigações
contratuais a serem assumidas, Garantia de
Execução do Contrato, em caução no montante correspondente a
_______% (.............)
do valor do contrato, em valores correntes.

Fico muito grato pela sua atenção e aproveito esta oportunidade para
lhe enviar nossos melhores cumprimentos.

ANTT/OUVIDORIA/2006-15729
Contribuição: Colocar no edital de licitação a obrigatoriedade de isenção de pagamento para motos / motocicletas e triciclos, haja visto o que já é praticado em outras concessões no estado de SP.
Gostaria também de me inscrever para a audiência pública de SP
Tipo: pedágio
Justificativa: Isonomia com outras praças de pedágio do estado de SP que não cobram pedágios de motos / motocicletas
Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-16190
Contribuição: Digo não à cobrança de pedágio para motocicletas,
principalmente nos valores astronômicos que estão sendo praticados. IPVA
caríssimo (DPVAT), parte do valor do litro de gasolina é para manutenção
de estradas, Moto não danifica asfalto.
E principalmente: Não às novas praças de pedágio que querem implementar

Obrigado
Tipo: artigo
Justificativa:
Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-16194
Contribuição: Primeiro, sou totalmente contra a essas concessão de nossas
rodovias. Dada a alta carga tributária que somos obrigados a pagar, os
pedágios só servem para nos tungar, a patuléia.
A motocicletas então, não poderia entrar nesse edital, EM HIPÓTESE ALGUMA
SE COBRARIA PEDÁGIO DE MOTOS, assim como em São Paulo.
ATENÇÃO... A PATULÉIA ESTÁ DE OLHO NESSE TIPO DE SACANAGEM, "O COPO JÁ
ESTÁ POR DERRAMAR".
Tipo: 001/2006
Justificativa: NÓS PAGAMOS IPVA, DPVAT E UMA TAXA ALTÍSSIMA PARA CADA
LITRO DE COMBUSTÍVEL PARA QUE SE MANTENHA AS ESTRADAS E, O GOVERNO PO SUA VÊZ ASSIM COMO EM TODAS AS OUTRA ÁREAS, NOS FAZ O FAVOR DE GASTAR NEM 10% DO MONTANTE ARRECADADO. MINHA SUGESTÃO FICA, OU SE EXTINGUE OS PEDÁGIOS OU ESSES IMPOSTOS ENQUANTO A PATULÉIA ESTÁ "ADORMECIDA".
Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-16463
Contribuição: Qualificação Económico-Financeira - Comprovação dos Índices

Económico-Financeiros Mínimos
-que o Índice de Liquidez Geral solicitado seja igual ou superior a 1,100 (ILG=(AC+RLP) / (PC+ELP);
-que o Índice de Liquidez Corrente solicitado seja igual ou superior a 1,100 (ILC=ACR/PCR);
Tipo: item 2.33
Justificativa: CONSIDERANDO:
-as diferenças de contextos econômicos e, por consequência, de estruturas empresariais, as empresas européias possuem índices de liquidez que garantem a realizaçáo de ativos para pagamento de passivos de curto e longo prazo, índices de endividamento e de estrutura de capital adequados e compatíveis às atividades do setor de construção;
-que a simples comparaçao de índices econômico-financeiros entre empresas européias e brasileiras desse setor não é pertinente, haja vista os diferentes ambientes económicos nos quais as mesmas se inserem, viabilizando estruturas patrimoniais distintas. As primeiras, nitidamente, tendo acesso à capital de terceiros, cujos custos de captaçao sao atraentemente baixos, contra as empresas brasileiras que alavancam suas operaçbes com capitais próprios. Cabe salientar, que tais estruturas empresariais nao são opções de direção e gerenciamento empresarial, mas fazem parte de todo o contexto econômico onde as empresas se situam, de acordo com a disponibilidade de funding operacional;
-que a comparaçáo de índices de liquidez, endividamento e estrutura de capital podem gerar conclusóes erróneas e conflitantes com a realidade;
-o interesse do Governo Brasileiro que participem das concessões grupos internacionais de reconhecida experiencia, solvencia financeira e capacidade de financiar/investir no programa;

Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-16784
Contribuição: Título V - Das Disposições Relativas à Concessão.
Inclusão de mais um Capítulo - entre o capítulo VI e VII da proposta atual:

Redação:
Conselho de Usuários
1) Proposta: Constituição de um Conselho de Usuários em cada um dos lotes das rodovias a ser concedida à iniciativa privada.

2) Justificativa: As privatizações e concessões de serviços públicos à iniciativa privada verificada especialmente na última década em diversos setores de atividade em nosso país, apesar do marco regulatório estabelecido através de Agências Reguladoras deixaram e ainda deixam margens para que a população fique desprotegida no que diz respeito aos compromissos estabelecidos nos contratos de concessão e principalmente impedem que o consumidor ou usuário simples consiga ter acesso a informações que a Constituição exige nos negócios relacionados ao setor público que garante a transparência na execução dos seus atos.

3) Composição: A constituição de um Conselho de Usuários poderia contar com a participação de representantes da:
1) Sociedade civil da região abrangida pela rodovia:
2) Caminhoneiros e/ou motoristas de carga que usam habitualmente a rodovia;
3) Empresários de transporte de pessoas e cargas que também usam

habitualmente a rodovia;
4) Governos municipais da região abrangida;
5) Polícia Rodoviária Federal;
6) Técnicos especializados em Vias vinculados a Centro de Pesquisas e/ou Universidades;
7) Gestores de Saúde dos municípios que dão atendimento às vítimas do trânsito na rodovia;
8) Ministério Público Federal;
9) Agência Nacional de Transportes Terrestres;
10) Ministério dos Transportes.

4) Atribuições Principais:
1) Acompanhar, de forma complementar à ANTT, a execução do cronograma de obras e serviços determinada à empresa concessionária vencedora da licitação;
2) Fiscalizar a qualidade dos serviços executados pela concessionária;
3) Acompanhar e aprovar os cálculos que orientarão as correções periódicas das tarifas de pedágio previstas no contrato de concessão;
4) Acompanhar os relatórios de fluxos de veículos pelas praças de pedágios, assim como a receita da empresa concessionária;
5) Propor, julgar e aprovar a aceleração de implantação da ampliação e melhoria da rodovia caso o fluxo de veículos e a conseqüente arrecadação de pedágios seja superior ao que foi previsto nos estudos de cenário futuro durante todo o tempo de 25 anos da concessão;
6) Propor, julgar e aprovar a implantação de novas ampliações e melhorias não previstas no contrato de concessão e que sejam cabíveis pelo aumento de fluxo e de arrecadação por parte da concessionária.

Obs.: Os representantes das entidades no Conselho de Usuários deverão ter mandato de dois anos devendo metade do conselho ser renovado a cada dois anos de forma a garantir o revezamento e a participação de maior quantidade de entidades tornando o Conselho um instrumento dinâmico de apoio ao trabalho da ANTT e garantindo ao cidadão usuário um serviço de qualidade com uma rodovia segura e rápida.

Campos dos Goytacazes, 15 de fevereiro de 2006.

Tipo: Título V
Justificativa: As privatizações e concessões de serviços públicos à iniciativa privada verificada especialmente na última década em diversos setores de atividade em nosso país, apesar do marco regulatório estabelecido através de Agências Reguladoras deixaram e ainda deixam margens para que a população fique desprotegida no que diz respeito aos compromissos estabelecidos nos contratos de concessão e principalmente impedem que o consumidor ou usuário simples consiga ter acesso a informações que a Constituição exige nos negócios relacionados ao setor público que garante a transparência na execução dos seus atos.
Tipo do Documento: Edital

ANTT/OUVIDORIA/2006-16840
Contribuição: Mudança da praça de pedágio - BR-116/SP/PR - São Paulo - Curitiba - km 61.
Tipo: 5.92
Justificativa: Inexistência da via alternativa - não pedagiada - de acesso a cidade de Antonina, ferindo desta forma o previsto na Constituição Federal/88. Tendo em vista já haver pedágio na BR-277/Curitiba/Paranaguá.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17196

Contribuição: *.

EXMO. SR.
ALFREDO PEREIRA DO NASCIMENTO
MINISTRO DE ESTADO
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Prezado Senhor,

Na qualidade de *, sendo o Brasil uma Nação reconhecidamente carente de poupança, a * vem sublinhar a forte contribuição que os fundos de pensão têm condição de oferecer ao esforço de renovação da infra-estrutura rodoviária brasileira. Gestores experientes de ativos e com larga experiência em parcerias em projetos de diferentes tipos e portes, os nossos dirigentes reúnem as condições para atuar flexivelmente em diferentes combinações negociais com parceiros privados e públicos.

Assim, seria lamentável que qualquer obstáculo fosse colocado no caminho do atendimento dessa que é uma demanda da sociedade brasileira. Nesse sentido, desejamos manifestar a nossa discordância em relação ao limite de 30% imposto à participação total dos fundos de pensão das entidades estatais em projetos de que trata o Edital de Concessão de Rodovias Federais 001/2006, do Ministério dos Transportes e Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, objeto da Audiência Pública N.º 035/2006 (item 1.24, do Título I - Das Disposições Preliminares, Capítulo VII - Dos Licitantes). Já há, na legislação, normas específicas da Previdência Complementar (Resolução CMN N.º 3.121, de 25 de setembro de 2003, e demais), percentuais máximos admitidos para diferentes tipos de ativos de investimento, de modo que não parece haver necessidade do estabelecimento de novos tetos.

Assim, reiterando nossos protestos de estima e consideração, apresentamos nossa proposta pugnando pela extinção do limite contido no mencionado Edital e subscrevemo-nos, ...

ANTT/OUVIDORIA/2006-17521

para : *
ref. : **2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais**
ass. : Contribuição à Minuta do Edital

Senhores,

Na qualidade de interessado em participar do processo para Concessão de Rodovias Federais patrocinado pela ANTT, e aproveitando da oportunidade concedida pelo Aviso de Audiência Pública nº 035/2006, estamos encaminhando sugestão relacionada com a minuta de edital disponibilizada, que esperamos possa ser entendida como procedente e, desta forma, contribuindo para o aprimoramento do processo licitatório respectivo.

▶ **Minuta do Edital**

Subseção IV
Da Qualificação Econômico-Financeira

2.32 No caso de consórcio, o Patrimônio Líquido será calculado pela soma do Patrimônio de cada pessoa jurídica participante do consórcio, multiplicado por seu percentual na associação. O somatório dos produtos do Patrimônio Líquido de cada pessoa jurídica pelo percentual correspondente a participação de cada pessoa jurídica no consórcio deverá ser igual ou superior ao valor exigido.

▶ Lei de Licitações nº 8.666, de 21/jun/1993

Art. 33 Quando permitida na licitação a participação de empresas em consórcio, observar-se-á:

III – apresentação dos documentos exigidos nos Art. 28 a 31 por parte de cada consorciado, admitindo-se, para efeito de qualificação econômico-financeira,

"o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação"

▶ Modelo para melhor Entendimento

- Consórcio:

Empresas	Patrimônio Líquido	Participações
A	X	a
B	Y	b
C	Z	c

- Exigência de Patrimônio Líquido:

Empresa Individual	:	100
Consórcios	:	100 x 1,30 = 130

- Verificação:

$$X \geq a \times 130 \rightarrow X/a \geq 130$$
$$Y \geq b \times 130 \rightarrow Y/b \geq 130 \qquad (1)$$
$$Z \geq c \times 130 \rightarrow Z/c \geq 130$$

$$\therefore \frac{X}{a} + \frac{Y}{b} + \frac{Z}{c} \geq 130 \qquad \mathbf{(2)}$$

ndo para o aprimoramento do processo licitatilizada, que esperamos possa ser entendida como procedente e, desta forma, contribu6

▶ Interpretação Correta

Um consórcio não dispõe de patrimônio líquido, pois não constitui-se de pessoa jurídica própria, diferentemente das empresas que o compõe. Em vista disso, a verificação do patrimônio líquido de um Consórcio deve ser feita a partir da verificação dos valores apresentados pelas

empresas que o compõe, na proporção de suas respectivas participações, como indicado em (1), ou seja:

o Patrimônio Líquido de cada empresa associada tem que ser igual ou superior ao valor resultante da aplicação de sua participação ao valor do Patrimônio Líquido exigido para o Consórcio (1).

No caso de admitir-se o somatório dos valores de cada consorciado, tem-se então a expressão (2), que é a representação matemática da norma legal (Lei nº 8.666) aplicável, ou seja:

o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação.

▶ Interpretação Incorreta

Do mesmo exemplo anterior, poder-se-ia querer entender que as exigências legais teriam a representação seguinte:

$X \times a + Y \times b + Z \times d \geq 130$ (3)

Esta expressão representa:

a média ponderada dos patrimônios líquidos das empresas associadas, ou a soma dos patrimônios líquidos das empresas associadas ponderados pelas respectivas participações no Consórcio.

Assim, não se pode dizer que a expressão (3) represente o estabelecido nas normas legais. Esta interpretação incorreta estaria confundindo proporção com ponderação.

Há quem diga que, no caso de um Consórcio, cada empresa Associada se empenha até o limite de sua participação, daí a razão da expressão (3). Isto também não é correto, pois a lei já exige responsabilidade solidária dos integrantes do Consórcio, e não uma responsabilidade até os limites de sua participação.

▶ **Complementação**

Reportando ao mesmo exemplo (modelo), as empresas A, B e C recorreram ao Consórcio porque não dispunham de Patrimônio Líquido suficiente para atender às exigências estabelecidas.

Nestas circunstâncias, não seria a média desses valores insuficientes que levaria o Consórcio a alcançar as exigências para a Qualificação Econônico-Financeira, como quer entender a equivocada expressão (3).

A expressão (3) somente é atendida nas situações onde as empresas associadas dispõem (todas elas) de valores de patrimônio líquido superiores ao exigido para os consórcios, ou ainda quando uma ou mais empresa associada dispuser de valor muito superior ao exigido, e as demais não.

Esta condição vem a constituir-se de uma exigência adicional. A Lei é muito clara ao estabelecer para Consórcios uma exigência 30% superior a aplicável à licitante individual, e é só. Não há o porquê de introduzir exigências adicionais, que tornam o processo licitatório ainda mais restritivo à participação de associações de empresas.

▶ **Exemplos**

1 – Empresas Interessadas não dispõem de P.L. suficientes

- Exigências:

  - Licitante Individual = 100
  - Consórcio = 130 (100 x 1,30)

- Licitantes:

Empresas	P.L.	Participações
A	60	$^1/_3$
B	50	$^1/_3$
C	40	$^1/_3$

- **Modelo (1):**

A : $^1/_3 \times 130 = 43{,}3 < 60$ ok ⟶▷
B : $^1/_3 \times 130 = 43{,}3 < 50$ ok ⟶▷
C : $^1/_3 \times 130 = 43{,}3 < 40$ não ⟶▷

∴ Consórcio A + B + C **não é qualificável** (empresa c)

- **Modelo (2):**

$$\frac{60}{^1/_3} + \frac{50}{^1/_3} + \frac{40}{^1/_3} = 450 > 3 \times 130$$

∴ Consórcio A + B + C **é qualificado**

- **Modelo (3):**

$$60 \times {^1/_3} + 50 \times {^1/_3} + 40 \times {^1/_3} = 50 < 130$$

∴ Consórcio A + B + C **não é qualificável**

2 – Empresas Interessadas dispõem de P.L. suficientes

- Exigências:

  - Licitante Individual = 100
  - Consórcio = 130 (100 x 1,30)

- Licitantes:

Empresas	P.L.	Participações
A	130	$^1/_3$
B	120	$^1/_3$
C	110	$^1/_3$

- **Modelo (1):**

A : $^1/_3 \times 130 = 43{,}3 < 130$ ok ⟶▷
B : $^1/_3 \times 130 = 43{,}3 < 130$ ok ⟶▷
C : $^1/_3 \times 130 = 43{,}3 < 130$ ok ⟶▷

∴ Consórcio A + B + C **é qualificado**

- **Modelo (2):**

$$\frac{130}{1/3} + \frac{120}{1/3} + \frac{110}{1/3} = 1.080 > 3 \times 130$$

∴ Consórcio A + B + C **é qualificado**

- **Modelo (3):**

$$130 \times 1/3 + 120 \times 1/3 + 110 \times 1/3 = 120 < 130$$

∴ Consórcio A + B + C **não é qualificado, embora as empresas isoladamente sejam qualificáveis.**

A impropriedade do modelo (3) é de tal ordem que, empresas que isoladamente disporiam de patrimônio líquido suficientes para serem qualificadas, mas quando em consórcio não o seriam...

3 – Empresas interessadas, sendo **2 Especialistas**, mas que não atendem isoladamente as exigências, e **1 Capitalista**, que atende as mesmas exigências.

- Exigências:

- Licitante Individual = 100
- Consórcio = 130 (100 x 1,30)

- Licitantes:

Empresas	P.L.	Participações
A	450	55 %
B	30	25 %
C	20	20 %

- **Modelo (1):**

A : $0,55 \times 130 = 71,5 < 450$ ⟶ ok
B : $0,25 \times 130 = 32,5 > 30$ ⟶ não
C : $0,20 \times 130 = 26,0 > 20$ ⟶ não

∴ Consórcio A + B + C **não é qualificável**

- **Modelo (2):**

$$\frac{450}{0,55} + \frac{30}{0,25} + \frac{20}{0,20} = 1.038,2 > 3 \times 130$$

∴ Consórcio A + B + C **é qualificado**

- **Modelo (3):**

$$450 \times 0,55 + 30 \times 0,25 + 20 \times 0,20 = 260 > 130$$

∴ Consórcio A + B + C **é qualificado**

▶ Conclusões

Sugerimos a alteração da redação da cláusula 2.32 da Minuta do Edital, uma vez que o critério nele prescrito está contrariando o princípio adotado na lei de Licitações nº 8.666, em especial o Art. 33, III. A redação que atenderia o critério legal seria:

2.32 No caso de consórcio, o Patrimônio Líquido será calculado pela soma do Patrimônio Líquido de cada pessoa jurídica participante do consórcio, na proporção de sua respectiva participação.

Alternativamente, poder-se-ia adotar a orientação da Decisão nº 586/2001 – Plenário – do Tribunal de Contas da União, seguinte:

"O Tribunal Pleno, pelo Voto de Desempate de seu Presidente, nos termos do inciso VIII do Art. 94 do Regimento Interno, e com fundamento nos Arts. 1º, incisos II e IV, 5º, 43, inciso II, da Lei 8.443/92 decide determinar ao DNER que:

Altere os critérios de qualificação econômico-financeira aplicável aos consórcios, de forma a prever que cada consorciado, individualmente, comprove possuir patrimônio líquido igual ou superior à parcela do patrimônio líquido que deverá integralizar no consórcio, observado o valor mínimo de patrimônio líquido exigido no edital e sua participação no empreendimento".

A justificativa é a de que o critério atual apresentado na redação do item 2.32 da Minuta de Edital não permitirá a participação de qualquer consórcio cujas empresas associadas disponham de Patrimônio Líquido individual inferior ao Patrimônio Líquido a ser exigido.

Isto porque a média ponderada de valores inferiores a um determinado valor (parâmetro), jamais poderá superar o valor deste parâmetro, independentemente da ponderação.

Assim, para atender ao critério atual será sempre necessário que, pelo menos, uma das empresas associadas disponha de Patrimônio Líquido suficiente para atender, sozinha, as exigências do Edital, o que constitui-se de um condicionamento não previsto em Lei e que, na realidade, restringe a participação de consórcios de empresas nas licitações, tornando-as seletivas e discricionárias.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17522

Contribuição: De acordo com a minuta do Edital, será exigido um valor mínimo para o Patrimônio Líquido e Índice de Liquidez Geral e Índice de Liquidez Corrente das Licitantes, o qual ainda não está definido (item 2.33 do Edital).

Tendo em vista que a boa prática da prestação de caução (nestas incluídas o Seguro Garantia), diz que estas somente serão prestadas a empresas que comprovarem, além das habilidades técnicas adequadas, capacidade financeira compatível com o tamanho do projeto a que estão concorrendo. Queremos dizer com isso que não é indicado prestar garantias, ainda que de valor pequeno, para empresas das quais se identifique o risco de tê-las executadas por falta de estrutura financeira adequada.

Neste sentido, não seria indicado fazer exigência quanto a qualificação

financeira adequada ao porte dos empreendimentos que estão sendo
licitados? Ainda, não seria indicado detalhar mais as exigências de
qualificação financeira para garantir que o Poder Concedente e usuários
não sofrerão problemas futuros pela incompatibilidade da capacidade
financeira do vencedor da licitação e o empreendimento ?

Agradeço desde já pela atenção dispensada.

Tipo: art. 2.30, 2.33
Justificativa: Buscar iniciar a discussão quanto a qualificação financeira
dos licitantes, no intuito de evitar futuras inadimplências contratuais
por incapacidade financeira.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17552

Contribuição: Não identifiquei local específico e gostaria de me inscrever
para pronunciamento verbal na Audiência Pública, dia 22/fevereiro, em São
Paulo, a respeito da concessão da BR-393.
Tipo: GERAL
Justificativa: Foi excluído do contexto o trecho de Barra Mansa, cuja
obrigação de reparação deverá ser inserido no Edital e após, sua
municipalização.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17625

Contribuição: Pelas interdependências econômicas, a praça de pedágio P3
deverá ficar entre Vassouras e Paraiba do Sul, uma vez que de Vassouras a
Volta Redonda há uma sinergia comercial, universitária e de serviços e tal
praça oneraria a população mais necessitada, posto que os custos seriam
passados aos usuários.
Tipo: PEDÁGIO
Justificativa: Nas universidades locais, por exemplo, mais de 5.550
universitários estudam de um lado do pedágio e moram do outro (em
municípios vizinhos). Os municípios menores sõa dependentes de comércio e
serviços dos municípios maiores.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17626

Contribuição: As obras só começarão após o 6º ano, inclusive as parcas 6
passarelas. Neste período, os usuários estarão pagando para trafegarem em
traçados defeituosos, sem passarelas, sem desvios e expondo-se nos
cruzamentos.
Tipo: OBRAS
Justificativa: População e usuários merecem o direito da segurança,
prinicipalmente por estarem pagando e as benfeitorias só serão iniciadas
após mais de meia década.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17627

Contribuição: O trecho duplicado (27 Km) não atenderá à segurança em toda
a via. Pagar-se-á por uma estrada que continuará perigosa e ceifando vias,
quando em outros estados (São Paulo por exemplo), temos várias estradas
invejáveis. O Estado do Rio merece, principalmente por ser a BR 393
principal corredor entre Norte/Nordeste e Sul/Sudeste
Tipo: DUPLICAÇÃO

Justificativa: Para que privatizar se por 25 anos (renováveis)
continuaremos com uma estrada obsoleta. O Estado que representa 17% do PIB
do Brasil merece respeito.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17686

Contribuição: Deveriam adotar o conceito de receita líquida, após os
custos e impostos.
Tipo: 7.29
Justificativa: Uma vez que o resultado reverterá para a modicidade,
deveria ser o resultado líquido, pois a Concessionária então não teria
nenhum benefício ou prejuizo.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17711

Contribuição: Qual o critério a ser adotado para calculo do Patrimonio
Liquido a ser exigido nas concorrencias?
Tipo: 2.30

ANTT/OUVIDORIA/2006-17720

Contribuição: Deveriam ser estabelecidos prazos para cada uma das ações
previstas nessas cláusulas
Tipo: 6.6 a 6.10
Justificativa: Facilitar o planejamento e minimizar os riscos de atraso no
inicio de cobrança de pedagio

ANTT/OUVIDORIA/2006-17740

Contribuição: A prova de regularidade para com a Fazenda Federal poderá
ser demonstrada mediante a apresentação de Certidão Conjunta Negativa de
Débitos relativa a Tributos Federais e Dívida Ativa da União, espedida nos
Termos do Decreto Federal nº 5.586/2005.
Tipo: 2.23 (e) e (f)

ANTT/OUVIDORIA/2006-17841

Contribuição: As exigências de qualificação econômica financeira para
habilitação em licitação para outorga de concessão devem observar a
diciplina federal 8.666/93 naquilo que com ela não conflitarem os
dispositivos da Lei Federal nº 8.987/95.
Tipo: 2.30 (a)
Justificativa: Apresentação das demonstrações financeiras concernentes aos
últimos três exercícios sociais do licitante afronta do dispositivo no
art. 31, inciso I, da Lei 8.666/93, o qual permite que sejam requisitadas
as demonstrações financeiras , já exigíveis, do último exercício social
encerrado.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17863

Contribuição: A Lei de Concessões (8.987/95)nas suas definições(art.2º)diz
que concessão é a delegação, mediante licitação, à pessoa jurídica ou
consórcio de empresas etc...No art.19 refere-se a participação de empresas
em consórcio. O art.15 determina que em igualdade de condições, será dada
preferência a proposta apresentada por empresa brasileira.O próprio edital
determina indicação das pessoas jurídicas responsáveis pela titularidade
do controle efetivo da

Concessionária e que irão integrar o Grupo Controlador. Compreende-se que a lei determina que a licitação e a delegação se dêem no universo de empresas (pessoas jurídicas). O motivo é claro:o Estado, pessoa (jurídica de direito público), quer tratar também com pessoas (jurídicas), no caso de direito privado(empresas). Será que quem não é pessoa jurídica pode ser declarada inidônea pela Administração? Entretanto, Fundo de Investimento não é pessoa jurídica e,portanto, não estaria apto legalmente para participar de licitação e do Grupo de Controle. Poderá sim participar como investidor na concessionária(renda variável) ou mediante um veículo de investimentos(pessoa jurídica na qual tenha participação acionária). Pelo exposto, sugere-se a supressão da referência no item 1.23 de fundos de investimentos em participações.
Tipo: 1.23
Justificativa: Evitar impugnações e demandas judiciais.

ANTT/OUVIDORIA/2006-17874

Contribuição: A Lei 8.666/93 estatui que o valor do patrimônio líquido exigido para participar em licitação pública não poderá ser superior a 10% (dez por cento) do valor estimado para contratação (art.31,§§ 2º e 3º)
Tipo: 2.30 (c)

ANTT/OUVIDORIA/2006-17940

* tem as seguintes considerações a fazer:

1. Estabelece o edital - no item 1.26:

No caso de consórcio, devem ser atendidas as seguintes exigências:

a) comprovação de compromisso público ou particular de constituição do consórcio, subscrito pelas consorciadas;

b) indicação da pessoa jurídica responsável pelo consórcio, que deverá ser uma das pessoas jurídicas integrantes do consórcio;

c) indicação das pessoas jurídicas responsáveis pela titularidade do controle efetivo da Concessionária e que irão integrar o Grupo Controlador, especificando as quantidades de ações ordinárias de cada participante, vinculadas à formação do Grupo Controlador. Esta composição do Grupo Controlador não poderá ser alterada a partir da entrega do envelope de Habilitação, sendo vedada a transferência destas ações e dos respectivos direitos, inclusive entre os participantes do Grupo Controlador, até dois anos após a assinatura do Contrato de Concessão. Todas as demais ações da companhia poderão ser negociadas livremente;

d) apresentação dos documentos relativos à Habilitação Jurídica, Regularidade Fiscal, Qualificação Técnica e Qualificação Econômico-Financeira, por parte de cada consorciada, admitindo-se, para efeito de qualificação técnica, o somatório dos quantitativos de cada consorciada;

e) para efeito de Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio, o Patrimônio Líquido a ser considerado será o resultado do somatório dos produtos da multiplicação do Patrimônio Líquido de cada consorciado pelo

percentual de sua respectiva participação na constituição do consórcio;

f) para Habilitação Jurídica, o Consórcio deverá apresentar os documentos exigidos neste Edital para cada uma de suas pessoas jurídicas;

g) cada uma das pessoas jurídicas integrantes do Consórcio deverá atender às exigências de índices econômico-financeiros contidas neste Edital;

h) os outros documentos exigidos nos itens deste Edital as instruções para Licitantes deverão ser emitidos pelo próprio Consórcio, em seu nome, exceto o item 2.44, cujas declarações devem ser emitidas pelas pessoas jurídicas componentes; e

i) responsabilidade solidária dos integrantes, pelos atos praticados em Consórcio, durante a Licitação.
(Grifamos)

2. A exigência constante da letra "e" acima revela-se manifestamente ilegal, pois está em total descompasso com as disposições da Lei Geral das Licitações. Na realidade, o procedimento escolhido colide com o que estabelece o inciso III do art.33 da Lei 8.666/93:

III - apresentação dos documentos exigidos nos arts. 28 a 31 desta Lei por parte de cada consorciado, admitindo-se, para efeito de qualificação técnica, o somatório dos quantitativos de cada consorciado, e, para efeito de qualificação econômico-financeira, o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação, podendo a Administração estabelecer, para o consórcio, um acréscimo de até 30% (trinta por cento) dos valores exigidos para licitante individual, inexigível este acréscimo para os consórcios compostos, em sua totalidade, por micro e pequenas empresas assim definidas em Lei;

3. Note-se que a lei não prevê que para efeito de qualificação econômico-financeira do consórcio o patrimônio líquido seja o resultado do somatório dos produtos da multiplicação do Patrimônio Líquido de cada consorciado pelo percentual de sua respectiva participação na constituição do consórcio. Como no processo licitatório somente é possível fazer aquilo que a lei autoriza, essa condição revela-se ilegal e limita o acesso de empresas ao leilão.

4. De acordo com a minuta de edital, uma empresa que possui 100 de patrimônio líquido, se participar com 10% do consórcio, somente poderá computar 10% de 100 para participar da licitação. A prevalecer essa exigência, por absurdo que possa parecer, as empresas em condições de participar isoladamente da licitação, se reunidas em consórcio, ficam alijadas do certame.

5. O mais grave, no entanto, é que o consórcio tem por objetivo justamente propiciar que empresas que não tenham condições de participar isoladamente da licitação possam fazê-lo quando unem suas experiências e habilidades específicas. O espírito da lei é justamente de aumentar o número de participantes e acirrar a concorrência. Nesse ponto, o edital vai contra o objetivo da lei.

6. como já dito acima, a permanecerem as absurdas exigências em relação a aplicação do patrimônio líquido, empresas que reúnem condições de participar isoladamente do leilão não conseguirão fazê-lo se se unirem a outras.

7. O exemplo a seguir, tomando por base as exigências feitas na minuta do edital, bem demonstra o que ocorre na prática:

Exemplo:

Patrimônio Líquido Exigido p/ Participação
em consórcio na Licitação................R$ 100.000,00

CONSÓRCIO

Empresa	Patrimônio	Participação	Patrimônio Considerado
A	R$ 120.000,00	40%	R$ 48.000,00
B	R$ 100.000,00	30%	R$ 30.000,00
C	R$ 80.000,00	20%	R$ 16.000,00
Total	R$ 300.000,00	100%	R$ 94.000,00

8. Ou seja, três empresas que isoladamente possuam um patrimônio líquido três vezes superior ao patrimônio exigido para o licitante individual - das quais duas têm patrimônio líquido inclusive superior ao exigido para o próprio consórcio -, não conseguem cumprir com as exigências editalícias. Isso é de uma limitação de mercado sem precedentes em matéria de licitação pública.

9. E nem se argumente que o expediente utilizado pela ANTT teria o condão de dar maior garantia ao órgão, até porque, conforme podemos verificar pelo teor do inciso V do art. 33 da Lei 8.666/93, a responsabilidade dos integrantes do consórcio é solidária, tanto na fase de licitação quanto na execução do contrato.

10. Na prática, o que ocorre é o seguinte: sempre que houver a constituição de consórcios necessariamente deverá ser admitida uma empresa com patrimônio líquido elevadíssimo, muito superior às demais, para participar desse consórcio. Isso redundaria em verdadeira reserva de mercado e impede que empresas aptas a concorrer tenham acesso ao mercado, o que viola todos os princípios constitucionais e legais em matéria de licitação pública e defesa da concorrência.

11. E nem se argumente que o elevado porte da licitação justificaria tal exigência. O exemplo acima demonstra que, mesmo que as empresas integrantes do consórcio possuam patrimônio líquido três vezes superior ao exigido pelo edital, ao aplicar-se o expediente proposto necessariamente outra empresa de porte ainda mais elevado deverá integrá-lo.

São essas, prezados senhores, as considerações do *

ANTT/OUVIDORIA/2006-18000

Ao
Senhor Presidente da Comissão da Audência Pública 035/2006

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
ASSUNTO: PROPOSTA DE INCLUSÃO DE ITENS NO EDITAL E CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

1 - Interessado em contribuir neste processo muito bem dirigido pela ANTT, apresento uma pequena contribuição, que sei que será analisada com imparcialidade e competência.

2 - Sou * há seis anos, sempre lotado na *, cuja parte do trecho está incluída no Lote 10 (Trecho 4), exatamente os primeiros 144 km da BR-101 Norte. No entanto, as opiniões existentes nesta mensagem são estritamente pessoais, pois não represento nem o * nem a *.

3 - LEVANTAMENTO DE LOCAIS DE ACIDENTE - Determinado pelo art. 20-IV do CTB, o levantamento de locais de acidente é atribuição da Polícia Rodoviária Federal nas rodovias federais. As concessionárias devem contribuir também para o aparelhamento deste serviço/atividade, uma vez que os resultados obtidos podem gerar modificações técnicas a serem adotadas pelas próprias concessionárias ou lhes ser imposta pela ANTT, após consolidar as informações.

4 - Portanto, proponho a inclusão dos itens abaixo:

a) no Edital de Licitação:
Parágrafo 5.113
Letra f) levantamento de locais e registro de dados de acidente de trânsito.

b) no Contrato de Concessão:
Parágrafo 8.7
Letra f) levantamento de locais e registro de dados de acidente de trânsito.

5 - As concessionárias prestam inestimável auxílio no atendimento de acidentes. No entanto, o registro fotográfico, audiovisual e outras meios de captura de informações podem ser disponibilizados para o DPRF a fim de registrar nos primeiros momentos informações relevantes que, muitas das vezes se perdem com o tempo.

6 - Estas modificações propostas não envolvem custos extras, mas permitem que no convênio a ser firmado entre a concessionária e o DPRF possa se incluir este tipo de serviço/atividade para melhor informar não só a sociedade, mas também o Poder Concedente.

7 - Parabéns pela transparência e espírito democrático, especialmente na condução deste processo complexo como é a concessão rodoviária.

Atenciosamente, *

ANTT/OUVIDORIA/2006-18010

Contribuição: A Lei 8.666/93 estatui que a garantia de proposta não poderá
superar 1% (hum por cento)do valor estimado da contratação (art.31,III).
Tipo: 2.54

ANTT/OUVIDORIA/2006-18019

Contribuição: Especificar melhor qual Licença Prévia Ambiental deve ser
obtida para que a Concessionária esteja apta a iniciar a cobrança de
pedágio.
Tipo: 5.47 a)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18026

Contribuição: A referência ao §2º do art. 15 da Lei 8.987/95 para exame da exequibilidade da oferta de tarifa é impertinente.
Tipo: 2.89 (k)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18030

Contribuição: Sugerimos que, se atendidas as exigências, as Praças de Pedágio possam iniciar a cobrança em datas diferentes, principalmente com relação as Praças Auxiliares.
Tipo: 5.47 b)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18057

Contribuição: Não deveria haver essa restrição
Tipo: 5.99 b)
Justificativa: São esses os mais prováveis pontos de rotas de fuga

---

ANTT/OUVIDORIA/2006-18058

Contribuição: Deveria prever que, caso a transferência ocorra por abertura de novo acesso, alheio à vontade da Concessionária, essa regra não se aplicaria.
Tipo: 5.70

ANTT/OUVIDORIA/2006-18065

Contribuição: Caso a obra esteja prevista no PER e no cronograma físico, entendemos que a comunicação por carta seria suficiente
Tipo: 5.3
Justificativa: Agilizar os procedimentos

ANTT/OUVIDORIA/2006-18066

Contribuição: Questão Geral – O prazo de preparo dos documentos de qualificação para empresas estrangeiras, particularmente anexos e informações financeiras, deveria ser suficientemente amplo para permitir preparo cuidadoso de originais, consularização e tradução juramentada dos mesmos. Recomenda-se um prazo de 75 dias.

Item 1.24 (pág. 11) – "participação dos fundos de pensão das entidades estatais não poderá ultrapassar 30% (trinta por cento) do total das ações ordinárias do capital" da SPC...
Q: O termo "entidades estatais" aplica-se a entidades brasileiras apenas? Se aplicar-se a estrangeiras, qual seria a definição exata a ser utilizada?

Item 1.35 (b) (pág. 13) – "documentos comprobatórios [...] do solicitado nos itens 12.23 e 12.24 (regularidade fiscal) e 12.30 a 12.41 (qualificação econômico-financeira)".
Q: Aonde estão, e a que se referem, os itens 12.23-4 e 12.30-41?

Item 1.35 (b) (pág. 13) – "valor do Patrimônio Liquido e os indicadores econômico-financeiros mínimos [...] deverão se adequar à estrutura contábil da Lei n° 6.404, de 15 de dezembro de 1976".
Q: Para empresas estrangeiras, seria possível exigir-se apenas adequação à GAAP (Generally Accepted Accounting Principles) estabelecidos, no caso de

empresas americanas, pelo Financial Accounting Standards Board (exigido pela Securities and Exchange Commission [Financial Reporting Release No. 1., Seciton 101) e pelo American Institute of Certified Public Accountants [Regra 203, Regras de Conduta Profissional, como emendadas em maio de 1973 e maio de 1979]) ou de International Financial Reporting Standards, no caso de empresas européias, por exemplo?

Item 1.35 (c) (pág. 13) – "documentos [...] comprobatórios da Qualificação Técnica da pessoa jurídica e dos profissionais técnicos, itens 12.25 a 12.29".
Q: Aonde estão, e a que se referem, os itens 12.25-29?

Item 1.41 (pág. 14) – Documentos disponibilizados no Data Room:
Q: Verificar se existem copias em MS-Word das minutas do Edital, Contrato de Concessão, e PER para os Lotes 5, 6 e 7, disponibilizados apenas em Adobe PDF.

Item 1.57 (pág. 15) – Anexos.
Q: Anexos estão faltando; para firmas estrangeiras, ajudaria muito poder comentar sobre os mesmos agora, sob o ponto de vista operacional da proposta.

Capitulo II – Seção I – Subseção IV – Item 2.30 (b) (pág. 22) – "certidão negativa de falência ou concordata expedida pelo distribuidor judicial da sede da Licitante".
Q: Em outros paises em que não haja um atestado de "boa conduta" ("certificate of good standing") certificando a inexistência de processos de falência contra a empresa em questão, seria o suficiente a prova de licença de funcionamento para o ano fiscal efetivo no momento de lançamento do edital da ANTT?

Item 2.30 (c) (pág. 22) – "comprovação do Patrimônio Liquido".
Q: Para tal comprovação, seria necessária alguma prova além do balanço patrimonial do ultimo exercício social existente, já solicitado no item 2.30 (a)? Ou tal comprovação refere-se apenas ao método de calculo do valor do patrimônio, atualizado da data do balanço até o mês da apresentação da documentação, como indicado no item 2.31 e referido, para o calculo dos índices econômico-financeiros, no item 2.34?

Item 2.33 (pág. 22) – Índice de Liquidez Geral?
Q: Empresas estrangeiras raramente apresentam índices de liquidez geral (ILG) ao nível de empresas brasileiras. ILGs elevados como geralmente é solicitado no Brasil, representariam, quase sem exceções, a exclusão da grande maioria de empresas européias e americanas do setor.

Item 2.33 (pág. 23) – Índice de Liquidez Corrente?
Q: Empresas estrangeiras raramente apresentam índices de liquidez geral (ILG) ao nível de empresas brasileiras. ILCs elevados como geralmente é solicitado no Brasil representariam, quase sem exceções, a exclusão da grande maioria de empresas européias e americanas do setor.

Item 2.38 (pág. 23) – "No caso de consórcio, só serão habilitados aqueles nos quais cada um dos membros atenda, isoladamente, as exigências feitas para cada um dos índices."
Q: A questão é hipotética, obviamente, até que o Edital definitivo seja publicado ou sua minuta, atualizada com tais informações, seja novamente

publicada, mas pediria-se que fosse permitido às empresas estrangeiras apresentarem uma variação de 25% para menos dos índices econômico-financeiros ILG e ILC, desde que o GRUPO CONTROLADOR como um todo atenda às exigências feitas para cada um dos índices.

Edital item 2.25 alínea b. Documento hábil de comprovação de que a licitante (........) devidamente certificados pelos conselhos que regulamentem o exercício das respectivas profissões, de execução, gerencia ou supervisão de execução, gerencia ou supervisão de :i) construção e/ou restauração de pavimentos de concreto asfáltico e ii) obras de artes especiais (pontes ou viadutos)

Este item não poderia ser descrito como: execução ou gerencia ou supervisão de :
Desta forma ficara claro que será aceito a comprovação de execução, ou gerencia, ou supervisão, sendo aceito qualquer uma das formas para comprovação do referido item.

O leilão do valor de outorga terá definido numero de lances máximos para cada ofertante ou o mesmo será livre, ou seja, as ofertantes poderão dar quantos lances forem necessários até a definição do vencedor pela maior oferta?

A ANTT fornecerá o valor mínimo de outorga para cada Lote?

A Liderança do consorcio poderá ser exercida por uma empresa estrangeira mesmo quando em consorcio com empresas Brasileiras, ou a liderança caberá obrigatoriamente a uma empresa brasileira?

A Empresa líder do consorcio, obrigatoriamente deverá ter a maior participação financeira no contrato, ou isso independe, principalmente quando se tratar de consorcio com a participação de empresas estrangeiras?

Para a adjudicação de mais de um lote a uma concessionária, a mesma deverá atender cumulativamente todas as exigências financeiras, técnicas etc ?

Poderá ser adjudicado mais de um lote a um mesmo grupo ofertante?

Tipo: varios
Justificativa: ja descrita em conjunto com os questionamentos

---

ANTT/OUVIDORIA/2006-18074

Contribuição: Incluir "Sem aplicação de penalidades à Concessionária"
Tipo: 5.7

ANTT/OUVIDORIA/2006-18080

Contribuição: Tendo em vista que:

a) o Acórdão TCU Nº 2299/2005 não tratou da questão do Patrimônio Líquido de Consórcio;

b) as Decisões Nºs 586/2001 e 587/2001 do Tribunal de Contas, em seu item 8.1.11, estabelecem o seguinte, em relação ao Patrimônio

Líquido de Consórcio:

8.1.11 nos próximos editais

8.1.11.1 altere os critérios de qualificação econômico-financeira aplicável aos consórcios, de forma a prever que cada consorciado, individualmente, comprove possuir patrimônio líquido igual ou superior à parcela do patrimônio líquido que deverá integralizar no consórcio, observado o valor mínimo de patrimônio líquido exigido no edital e sua participação no empreendimento.

Solicitamos alterar os itens 1.26. e) e 2.32 da minuta de edital, referentes ao cálculo do Patrimônio Líquido de Consórcio, de forma a que sejam atendidas as acima citadas determinações do Tribunal de Contas da União.

Tipo: 2.32

ANTT/OUVIDORIA/2006-18094

Contribuição: Os Melhoramentos da Rodovia previstos no PER , já foram objeto de uma aprovação inicial de Estudo Ambiental?
Tipo: 2.18

ANTT/OUVIDORIA/2006-18098

Contribuição: Esclarecer que, nos casos em que o Licitante seja um Fundo de Investimento em Participações só se aplica para fins de comprovação de regularidade fiscal o CNPJ, sendo que os demais documentos, deveria constar "se for o caso" ou "se aplicável".
Tipo: Sub II/ 2.23
Justificativa: Um fundo de investimento, constituído e administrado por entidade credenciada, financeira ou não, representa uma concentração de recursos captados de pessoas físicas e jurídicas, fracionados em cotas e destinados às aplicações que representam seu objeto, nos termos do Regulamento que é aprovado no ato da constituição. Para fins de controle da autoridade fiscal, os fundos de investimento são inscritos no CNPJ, mas não possuem personalidade jurídica própria.

Em qualquer uma de suas modalidades, um fundo de investimento é passível de adquirir direitos e contrair obrigações, nos moldes dos condomínios, da massa falida ou da herança jacente – exemplos claros de entes sem personalidade jurídica e sujeitos a direitos e obrigações.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18104

AUDIÊNCIA PÚBLICA No. 035/2006

COMENTÁRIOS SOBRE A MINUTA DE EDITAL E DO CONTRATO DE CONCESSÃO

1. Apesar de sabermos que a intenção da ANTT é de fazer um processo licitatório no qual se defina vencedores individuais para cada lote isoladamente, a redação de alguns itens do Edital induz a uma interpretação de que o processo está sendo feito para selecionar apenas uma única vencedora a qual será a detentora de todos os sete lotes.

Isto pode ser verificado no texto do item 1.9 :

"1.9 Este Edital tem por objeto selecionar, através de Licitação Pública, a pessoa jurídica a qual será outorgada a Concessão da exploração da infra-estrutura e da prestação de serviços públicos e obras dos Lotes Rodoviários, abaixo discriminados, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração dos referidos trechos, conforme apresentados no Programa de Exploração da Rodovia - PER, de cada um dos Lotes integrante deste Edital." (Grifos nossos)

2. Ainda com relação ao procedimento de fazer a licitação através de um único edital para todos os lotes, temos os seguintes comentários :

a. Deve ser mantida uma mesma estrutura de consórcio licitante para todos os lotes?
b. Todo o processo é paralisado no caso de interposição de recurso judicial sobre o certame para qualquer um dos lotes?
c. No caso de inabilitação da documentação da licitante vencedora de um lote, esta ainda continua apta para os demais lotes? Ou foi desclassificada do certame como um todo?
d. O processo licitatório ficará aberto até a solução de todos os recursos judiciais do último lote a ser avaliado?
e. A assinatura do Contrato de Concessão, para um dos Lotes, depende da finalização do processo licitatório como um todo, isto é, para todos os demais Lotes? Se, tendo sido adjudicado, homologado e contratado um lote e ainda restar o processo licitatório aberto, em decorrência de atraso de um outro lote, e caso haja ação judicial cancelando ou paralisando o certame, qual o reflexo desta ação sobre o contrato assinado?

3. Os itens 1.2 do edital e 1.3 da minuta de Contrato não fazem menção à Lei nº. 9648/1998, de 27/05/1998, que, no entanto, é citada no item 1.12 do Edital. Qual seria o entendimento correto?

4. As definições de "CONCESSIONÁRIA" no Edital (item 1.8, IX) e Minuta de Contrato(item 1.1,IV) são diferentes.
Qual prevalece?

5. O Edital define a PROPOSTA COMERCIAL (item 1.8, XX) como "a oferta feita pela Licitante para a exploração da Concessão, a ser elaborada de acordo com as orientações deste Edital". Favor esclarecer:
a. A qual "oferta" se refere esta definição: de Tarifa ou de Outorga?

6. Qual a diferença entre titularidade efetiva da Concessionária e GRUPO CONTROLADOR (item 1.8,XIV)?

7. A definição do VALOR DO CONTRATO no Edital (item 1.8,XXIV) e na Minuta de Contrato(1.1, XII) é a seguinte:
"valor total das receitas da Concessionária em valores correntes, constante da Proposta Comercial da Licitante vendedora".

Isto significa que qualquer que seja a tarifa a ser praticada, isto é, se a Licitante aceitou praticar uma tarifa inferior à considerada em sua Proposta Comercial, será mantida sua estimativa de receita com base em uma tarifa diferente, para efeito de definição do Valor do Contrato?

8. A lei 11.196/05 prevê a inversão das fases dos processos licitatórios, mas não a realização de parte da fase de Habilitação antes e parte depois. Segundo a Lei 8.666/93 a apresentação de Garantia de Proposta faz parte da Habilitação. Pergunta-se:

a. Qual será o tratamento à disposição legal de que “passada a habilitação não cabe desclassificação em função das fases já realizadas...” (Lei 8.666/93)?
b. Como serão tratados os direitos das licitantes de impetrarem recurso no caso de inabilitação ou habilitação da Licitante em decorrência da avaliação das Garantias?

9. Considerando que a exeqüibilidade da Tarifa Básica de Pedágio só será verificada na análise da Proposta Comercial (item 2.89 “k” do Edital), pergunta-se:

Quais serão os procedimentos adotados na seguinte situação: Licitante apresenta Oferta de Tarifa muito baixa(abaixo do limite dos 5% das demais), oferece Lance de outorga muito alto e apresenta envelopes de Habilitação e Proposta Comercial com incorreções??

10. Como fica a seguinte situação: Licitante é declarada primeira colocada em um dos Lotes e retira sua Proposta para os demais Lotes (como faculta o item 2.83A) e depois é desclassificado no exame da Habilitação ou da Proposta Comercial?

11. Como fica a seguinte situação : Licitante é declarada primeira colocada no primeiro Lote e continua participando do processo nos demais lotes e vem a ganhar um ou mais outros lotes. No entanto sua capacidade financeira não suporta os encargos desta monta (por exemplo seu Patrimônio Líquido é suficiente para fazer frente a apenas 1 lote). Como será feita esta avaliação ? A mesma será desclassificada ? Em qual lote ? Sua garantia de proposta será executada?

12. Segundo a Lei 8.666/ 93, dos atos da Administração cabe recurso, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da intimação do ato ou da lavratura da ata, nos casos de:

a) habilitação ou inabilitação do licitante;
b) julgamento das propostas;
c) anulação ou revogação da licitação;

Pergunta-se:
a) Como serão formalizadas as decisões referentes à estes 3 casos e como serão tratados os prazos para recursos ao longo do processo?

b) Como serão tratados os direitos das licitantes de impetrarem recurso em qualquer dos casos previstos, inclusive quanto a analise das propostas e documentos apresentados pelas demais Licitantes?

13. O Capítulo VI do Edital que define a Comissão de Outorga estabelece que:
1.14 A Licitação de que trata este Edital será processada e julgada pela Comissão de Outorga designada por portaria do Diretor-Geral da ANTT.
1.15 Caberá à Comissão de Outorga conduzir os trabalhos referentes à realização e ao julgamento da Licitação.
1.16 A Comissão de Outorga será assessorada por técnicos da ANTT e apoiada pela CBLC e BOVESPA, que participarão dos procedimentos desta Licitação e de seu julgamento, nas condições pactuadas com a ANTT.

No entanto, em várias fases do processo, o Edital apresenta a CBLC e BOVESPA como condutoras do processo. Por exemplo:
2.1 - b) o Diretor do Leilão convocará as representantes das Licitantes para entrega dos envelopes de cada Lote Rodoviário, na forma definida na alínea “a”;
2.55 A CBLC analisará a regularidade e efetividade das garantias apresentadas e comunicará o resultado às Licitantes.
2.64 A cópia do Contrato de Intermediação entre a Licitante e a corretora deverá ser apresentada ã BOVESPA, antes do início da sessão pública do Leilão.

2.67 O Diretor de Leilão da BOVESPA iniciará o Leilão com o recebimento, em ordem seqüencial dos Lotes Rodoviários, dos envelopes contendo Documentação de Habilitação, Proposta Comercial e Oferta de Tarifa das Licitantes que apresentaram Garantia de Proposta nos termos deste Edital.
2.72 O Diretor de Leilão da BOVESPA declarará vencedora a menor Tarifa Básica de Pedágio ofertada para o Lote Rodoviário
2.81 Encerrada a oferta de lances pelas Licitantes, o Diretor de Leilão da BOVESPA classificará as Propostas por ordem decrescente dos Valores de Outorga ofertados, sendo declarada primeira colocada a Licitante cuja Proposta ofereça o maior Valor de Outorga.
2.83-Ao final do leilão de cada Lote Rodoviário, o Diretor do Leilão da BOVESPA facultará aos licitantes vencedores dos Lotes anteriores e somente a eles, retirar a sua proposta para o Lote do Leilão subseqüente a iniciar.

Favor esclarecer as atribuições da Comissão de Outorga, da CBLC e da BOVESPA.

14. O item 1.28 do Edital define que: "A participação da empresa líder do consórcio se fará por intermédio de seu representante legal ou procurador." Isto significa que no caso de consórcio, não será exigida a Sociedade Corretora? Caso contrário, a que "participação" se refere o item 1.28?

15. O item 1.38 do Edital define que "Para os fins previstos no item anterior, a pessoa jurídica estrangeira deve anexar à Documentação de Habilitação o documento que comprova a representação legal no Brasil, sob pena de inabilitação do consórcio de que venha a participar".

Está correto o entendimento que, caso participe isoladamente, a empresa estrangeira está desobrigada de atender esta exigência, ou trata-se somente de uma incorreção do Edital?

16. O Anexo III mencionado no Item 1.57 não foi disponibilizado e ele é de suma importância para a avaliação do que se estará pedindo para a composição da Proposta Comercial.

17. O item 2.7 do Edital define que "Os Documentos devem ser apresentados em língua portuguesa, em meio magnético e/ou impressos".
Pergunta-se:
a. no caso da licitante optar pela entrega em meio magnético, como será garantida a inviolabilidade dos Documentos durante todo o processo?
b. Este item não estaria inconsistente com o item 2.50 do Edital?

18. O item 2.18 do Edital define que:
"A proposta da Licitante deverá incluir a elaboração de todos os projetos executivos necessários à execução das obras e serviços constantes do PER, bem como a obtenção das respectivas licenças ambientais e execução das desapropriações necessárias."

Pergunta-se: Qual é o significado desta exigência?

19. Os Fundos de Investimentos em Participações deverão apresentar certidão negativa de falência ou concordata para Habilitação Jurídica (item 2.22. "g") e para Qualificação Econômico-Financeira (item 2.30 "b")?

20. A lei 8.666/93 define que as exigências para Qualificação Técnica limitam-se exclusivamente às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação e que as parcelas de maior relevância técnica e de valor significativo serão definidas no instrumento convocatório.

Pergunta-se: Quais foram os critérios adotados para definir as parcelas de maior relevância técnica que consolidam as exigências formuladas no item 2.25. do Edital? Os atestados exigidos são próprios para empreiteiras, não tendo qualquer exigência na experiência da prestação de serviços objeto do contrato.

21. O item 2.30 "a" exige "balanço patrimonial e demonstrações contábeis completas dos três últimos exercícios sociais existentes". No entanto, a avaliação dos índices será feita somente para o último exercício social exigível por lei.

Pergunta-se: Que tipo de avaliação será realizada para os demais exercícios sociais?

22. O item 2.41 do Edital define que:
As pessoas jurídicas constituídas no mesmo ano fiscal em que ocorrer o Leilão e que ainda não possuam demonstrações contábeis apresentadas na forma da lei poderão atender o disposto nesta subseção mediante apresentação da cópia do balanço de abertura, extraída do Livro Diário, devidamente chancelada pela correspondente Junta Comercial.

Pergunta-se: Como serão calculados os índices econômico-financeiros nestes casos?

23. O item 2.48 do Edital, que define as condições para apresentação da Proposta Comercial, estabelece que:

> "O valor da Tarifa Básica de Pedágio deverá ser apresentado pela Licitante com 3 (três) casas decimais."

Pergunta-se:
a. Qual a razão desta exigência já que o próprio Edital e Contrato definem que a tarifa a ser praticada será arredondada para múltiplos de 0,10 (dez centavos) e, portanto terá somente uma casa decimal?
b. Esta deverá ser a tarifa a ser ofertada? Em caso afirmativo, não estaria o processo gerando uma falsa competição?

24. O item 2.61 do Edital define que o pagamento dos valores dos emolumentos da BOVESPA e da CBLC será efetuado até o sétimo dia após a homologação do resultado do Leilão.

Considerando que após a homologação a Licitante Vencedora deve cumprir uma série de exigências para assinatura do Contrato, e que, caso não as cumpra, será desclassificada, pergunta-se:
O valor pago pela Licitante posteriormente desclassificada será devolvido? Em que condições?

25. O item 2.65 do Edital define que "Cada sociedade corretora poderá representar somente uma Licitante habilitada".

Pergunta-se: O que significa habilitada nesta fase do processo?

26. Considerando que as tarifas definidas na NOTA TÉCNICA Nº. 01/2006/AP-034/ANTT estão referenciadas à data-base de outubro de 2004 (base dos estudos de viabilidade), pergunta-se:
a. Qual será a data de referência dos valores das tarifas a serem definidas no item 2.71 do Edital?

b. Quais serão os critérios que a licitante deverá adotar para atualizar a Tarifa Teto para a data de realização do Leilão já que o item 5.37 do Edital define que "o Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT será calculado com base na variação do IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior da data de realização do Leilão e o mês anterior à data-base de reajuste de tarifa".
c. Se a data de referência da Tarifa a ser ofertada é a data de realização do Leilão, qual tratamento será dado caso o procedimento licitatório se estenda e o Leilão de Tarifa e de Outorga ocorram em datas diferentes?

27. Quais as razões técnicas e jurídicas para definição de seqüência diferenciada para a ordem dos Lotes no Leilão?

28. Como se dará, ao longo do Procedimento Específico do Leilão para cada Lote Rodoviário, a formalização (divulgação e publicidade) da classificação ou desclassificação das Licitantes em cada uma das fases?

29. O item 2.77 do edital define que:
O ajuste na Proposta Comercial das Licitantes que ofertarem, na segunda fase do Leilão, a tarifa vencedora, será feito obrigatoriamente pela redução da TIR apresentada no seu fluxo de caixa, permanecendo inalterados todos os demais itens do fluxo.

Pergunta-se: Como será possível este ajuste, já que ao considerar uma tarifa diferente, tem-se: uma receita diferente, custos de garantias e seguros diferentes, verba de fiscalização diferente, valores de tributos diferente, valores de impostos diferentes, etc

30. No item 2.79 do Edital define-se que "Os lances serão formulados em Reais, em valores crescentes, a serem estabelecidos pelo Diretor de Leilão da BOVESPA.".

Pergunta-se: O que serão estabelecidos pelo Diretor de Leilão da BOVESPA?

31. O item 2.80 do Edital define que "Cada lance será reputado como uma oferta firme, obrigando-se a Licitante a honrá-lo incondicionalmente, no caso de fechamento do Leilão.".

Pergunta-se:
a) Considerando que a Licitante pode vir a ser desclassificada posteriormente, como fica este compromisso incondicional de honrar sua oferta?

b) Como fica a situação de uma Licitante que ganhou um lote e que ao ganhar na sequência um outro lote decida ficar apenas com este segundo lote que na sua concepção representa um melhor negócio para sua empresa ? Cada licitante deve ter o direito de escolher qual é a melhor opção para seus acionistas.

32. O item 2.82 do edital define que:
Caso exista uma única Licitante com direito a participar da terceira fase do Leilão, não haverá lance de Outorga, sendo a Licitante declarada vencedora do Leilão.

e o item 2.94 :
Os envelopes de Habilitação e de Proposta Comercial, assim como as Garantias de Proposta das Licitantes que não participaram da terceira fase do Leilão, serão devolvidos, pela CBLC, aos Licitantes, após a conclusão do Leilão.

Pergunta:
Os Documentos de Habilitação e Proposta Comercial da Licitante, quando única, nos termos do item 2.82, não serão avaliados, não cabendo, portanto desclassificação?

33. O item 2.89 alínea "e" do Edital define que será desclassificada a Proposta Comercial que "apresentar receita tarifária incompatível com a estimativa de volume de tráfego demonstrado".
Considerando que a tarifa será objeto de leilão, pergunta-se:
As Licitantes que não apresentaram inicialmente a menor tarifa, mas que na segunda fase do Leilão ofertaram, em viva voz, lance de tarifa igual à Tarifa Básica de Pedágio vencedora na primeira fase do Leilão, serão desclassificadas?

34. O item 2.89 alínea "k" do Edital define que será desclassificada a Proposta Comercial que "apresentar oferta de valor de Tarifa Básica de Pedágio manifestamente inexeqüível, nos termos do § 2º do art. 15 da Lei no 8.987, de 1995, e nos termos do § 1º do art. 48 da Lei nº. 8.666, de 1993".
Pergunta-se:
a. Neste caso, o processo será retomado na fase de Oferta de Tarifa?
b. E se for a tarifa proposta que referenciou (+ 5%) os participantes da fase 3? Quem ficou de fora e entraria no leilão de outorga, como se restituirá seu direito?
c. Ou ainda, se esta proposta desclassificada tenha sido a única, devido seu valor de tarifa ter sido inferior em mais de 5% das demais? Não haveria como aferir esta exeqüibilidade apenas com a oferta na fase 1.

35. O item 2.89 alínea "l" do Edital define que será desclassificada a Proposta Comercial que "apresentar oferta de valor de Tarifa Básica de Pedágio superior à Tarifa Básica de Pedágio Teto estabelecida neste Edital".
Pergunta-se: esta Licitante não será desclassificada no início do processo na fase de Oferta de Tarifa?

36. Quanto ao item 2.90 do Edital: "Será promovido ajuste na TIR da Licitante vencedora que não atender as seguintes exigências:
a) apresentar fluxo de caixa do empreendimento com valores incompatíveis com os dados propostos para o Fluxo de Caixa e a TIR; e
b) apresentar erros de cálculo que resultem na alteração do valor ofertado da Tarifa Básica de Pedágio."

Pergunta-se:
a. "Apresentar fluxo de caixa do empreendimento com valores incompatíveis com os dados propostos para o Fluxo de Caixa e a TIR"; "e apresentar erros de cálculo que resultem na alteração do valor ofertado da Tarifa Básica de Pedágio", são exigências ou trata-se de uma incorreção do Edital?
b. Quais os critérios a serem utilizados para as correções?
c. Se constatado erro de cálculo que resulte em alteração do valor ofertado da Tarifa Básica e a Tarifa Básica em questão foi a referência para a segunda fase do Leilão, o processo será retomado na fase de Oferta de Tarifa?

37. O item 2.101 do edital define que “da decisão da Comissão de Outorga que julgar a Documentação de Habilitação e a Proposta Comercial caberá recurso, com efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis,contado da data de sua divulgação.”

No entanto, segundo a legislação vigente toda habilitação ou inabilitação do licitante; julgamento das propostas; e anulação ou revogação da licitação, são passíveis de recursos, o que invalida o item do edital que restringe os recursos às decisões de julgamento da Documentação de Habilitação e a Proposta Comercial.

38. O item 3.3. do Edital define que o estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que submeta à prévia autorização da ANTT a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou com instituições financeiras no Brasil ou no exterior. No entanto, os itens abaixo relacionados da Minuta de Contrato definem:

14.34. A Concessionária é a única responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à execução das obras e serviços vinculados à Concessão.
14.36. A Concessionária não poderá opor à ANTT quaisquer exceções ou meios de defesa como causa justificadora para o descumprimento de qualquer condição estabelecida neste Contrato, especialmente do descumprimento dos cronogramas de execução das obras e serviços concedidos, em decorrência da inviabilização parcial ou total ou atraso na contratação dos financiamentos aludidos no item anterior.
14.37. Não serão aceitas justificativas de atraso de cronogramas de obras e serviços decorrentes de inviabilização total ou parcial ou atraso na contratação dos financiamentos.

Pergunta-se:
a. Se a Concessionária é a única responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à execução das obras e serviços vinculados à Concessão, qual o sentido de se impor a prévia autorização da ANTT para contratá-los?
b. Como se definem a extensão da ingerência e as obrigações da ANTT na autorização para a contratação de empréstimos, já que este procedimento pode influir decisivamente nos prazos de tramitação, nas condições e na própria viabilização destes empréstimos?

39. A exigência contida no item 3.4. do edital estabelece que
“O estatuto social da Concessionária deverá prever ainda a obrigação de abrir o seu capital social em até dois anos após a data de início do Contrato de Concessão”
No entanto, esta exigência não consta da Minuta de Contrato.

Pergunta: Qual a orientação que prevalece?

40. O item 3.12. do Edital define que :
A Concessionária deverá garantir a existência e manutenção em vigor, durante todo o prazo de duração da Concessão, das apólices de seguro necessárias para garantir uma efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à Concessão, renováveis anualmente, em condições aceitáveis pela ANTT.

Pergunta: Quais são as condições aceitáveis? São diferentes das condições definidas no Edital e na Minuta de Contrato?

41. O item 3.13. do Edital define que :
Os seguros previstos no item 3.12 deste Edital deverão ser contratados até a data da celebração do Contrato de Concessão, devendo a Concessionária comprovar perante a ANTT que as respectivas apólices se encontram em vigor naquela data, com eficácia a partir da publicação do extrato do Contrato de Concessão no DOU;

O item 1.2 da Minuta de Contrato relaciona as “APÓLICES DE SEGUROS” como um dos anexos do Contrato;

O item 3.16. do Edital exige a apresentação de Atestado de Adequabilidade e Viabilidade do Programa de Seguros e da Declaração de Experiência a ser expedido pela Instituição Seguradora que analisou o “Programa de Seguros” apresentado pela Licitante;

Pergunta-se:
a. Qual o sentido das exigências do item 3.16. do Edital já que os seguros já estarão contratados?
b. Em que momento a LICITANTE apresentará um “Programa de Seguros”?

42. O item 3.18. do Edital define que :
Publicado o resultado da Licitação e até a data da celebração do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá comprovar que constituiu, em favor da ANTT, como garantia do bom cumprimento das obrigações contratuais a serem assumidas, Garantia de Execução do Contrato, em caução no montante correspondente a _______% (............) do valor do contrato, em valores correntes.

E o item 3.19:
A caução de que trata o item 3.18 será mantida por todo prazo da Concessão e reforçada em cinqüenta por cento por ocasião do vigésimo aniversário da Concessão e assim permanecerá até a extinção da Concessão.

Pergunta-se:
a. Considerando que o reforço da caução tem um custo adicional, este custo não deveria ter sido previsto nos fluxos de caixa elaborados pela ANTT?
b. Considerando que esta exigência não consta da Minuta de Contrato, qual versão prevalece?

43. O item 3.39. do edital define que:
Caberá ao DNIT, até a data de celebração do Contrato de Concessão, dar a solução mais adequada com vistas à definição dos termos e a forma de como os contratos, relacionados no Anexo XVIII, relativos à execução de obras e/ou serviços de engenharia para manutenção, recuperação ou ampliação de rodovias vinculadas a este Lote Rodoviário, serão saldados e/ou rescindidos por aquele Órgão.

Pergunta:
a. Todos os contratos estarão encerrados antes da assinatura do Contrato de Concessão?
b. Qual tratamento será dado caso a “solução mais adequada” implicar em custos adicionais, atrasos de cronograma e/ou perda de receita para a Concessionária?

44. O item 4.7 do Edital e 3.3. do Contrato definem:

A Concessionária e o DNIT formalizarão, no prazo de trinta dias a contar da publicação do extrato do Contrato de Concessão no DOU, o Termo de Cessão de Bens do Lote Rodoviário, que conterá relação dos bens que integrarão a Concessão.

e os itens 5.1 do Edital e 14.2 da Minuta de Contrato definem que:
A execução das obras e serviços previstos no PER terá início a partir da data de publicação do extrato do Contrato de Concessão no DOU.

Pergunta-se: Com que autoridade e respaldada em qual documento, a Concessionária poderá iniciar as obras e serviços antes da transferência do Lote Rodoviário?

45. Os termos “Trecho Rodoviário” e “Lote Rodoviário” têm o mesmo significado?

46. As diversas versões do “Highway Capacity Manual” resultam em resultados diferentes para os estudos de capacidade, em função de alterações de premissas e/ou evolução tecnológica.
Pergunta-se: Qual a versão do HCM que será utilizada para efeito das disposições dos itens 5.14 do Edital e 10.6. da Minuta de Contrato?

47. Considerando o disposto no item 5.21 do edital:
Caberá ao DNIT até a data de assinatura do Contrato de Concessão a obtenção da Licença de Operação, assumindo a regularização ambiental dos trechos rodoviários a serem concedidos, bem como a responsabilidade pelo passivo ambiental existente fora da faixa de domínio dos respectivos trechos rodoviários, cujo fato gerador tenha ocorrido até a data da assinatura dos Contratos de Concessão.
Pergunta-se:
a. Para elaboração de sua proposta, a Licitante deve considerar a inexistência de passivos ambientais, já que estes serão todos regularizados pelo DNIT antes da assinatura do Contrato?
b. Qual será o procedimento a ser adotado para a eventualidade de não ocorrer a citada regularização?

48. Considerando o disposto no item 5.21 do edital define que Caberá ao DNIT até a data de assinatura do Contrato de Concessão a obtenção da Licença de Operação;
Considerando ainda que para a formalização do processo de Licença de Operação são necessários elementos que permitam aferir o cumprimento das exigências da Licença Prévia e da Licença de Instalação;
Pergunta-se:
Esta correta a conclusão de que o DNIT será responsável pela a obtenção das licenças: Prévia, Instalação e Operação?

49. Considerando que o item 5.26 do Edital define que:
A Concessão constitui empreendimento destinado a investidores que, além de possuírem capacidade econômico-financeira para financiar, com recursos próprios e/ou de terceiros, as obras e serviços que constituem os encargos da Concessão, detenham capacidade técnica, própria ou contratada, comprovada quando da Qualificação Técnica, para promover a execução das obras e serviços a serem concedidos, e capacidade administrativa para gerenciar a exploração do Lote Rodoviário.

Considerando ainda as exigências formuladas para Habilitação Técnica e Econômico-Financeira;

Pergunta-se:
Quais os critérios a serem observados na Habilitação para atestar:
i. a capacidade econômico-financeira para financiar com recursos próprios e/ou de terceiros, as obras e serviços que constituem os encargos da Concessão;
ii. a capacidade técnica para promover a execução dos serviços a serem concedidos; e
iii. a capacidade administrativa para gerenciar a exploração do Lote Rodoviário.

50. Considerando que o Edital define:
5.39 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados no reajuste subseqüente.
E que na Minuta de Contrato tem-se:
6.14. A diferença proveniente do arredondamento aplicado à tarifa praticada será compensada quando da aplicação do próximo reajuste e revisão da Tarifa Básica de Pedágio.
6.15. Para fins de aplicação de reajustamentos e revisões devem ser sempre considerados os valores iniciais não arredondados.
Pergunta-se:
Qual será efetivamente o critério a ser adotado para compensação dos arredondamentos da Tarifa Básica de Pedágio?

51. Tanto o Edital quanto a Minuta de Contrato só tratam de revisão da Tarifa Básica de Pedágio, não considerando outros critérios para revisão do Contrato.
Pergunta-se: este procedimento não contraria a legislação, no que diz respeito à preservação da modicidade da tarifa?

52. O item 5.47 do Edital define que:
A Concessionária estará apta a iniciar a cobrança do pedágio tão logo estejam satisfeitas as seguintes condições:
a) obtenção da Licença Prévia Ambiental;
b) implantação completa das Praças de Pedágio e Praças Auxiliares onde serão realizadas as cobranças;
Pergunta-se:
a. Considerando que, conforme relatado anteriormente, a Licença Prévia é de responsabilidade do DNIT, qual será o tratamento a ser dado na eventualidade de atrasos no cumprimento dos trabalhos iniciais e da implantação das praças por atrasos decorrentes na obtenção da Licença Prévia pelo DNIT?
b. Considerando que conceitualmente a implantação de Praças Auxiliares deve se dar para coibir eventuais rotas de fuga e, portanto, não interfere na prestação dos serviços aos usuários da Rodovia, qual a razão para atrelar o início da cobrança de pedágio à implantação das Praças Auxiliares?

53. As condições definidas no Edital para início da Cobrança da Tarifa de Pedágio estão diferentes daquelas definidas na Minuta de Contrato. Qual prevalece?

54. Confrontando-se os itens 3.12 e 5.53 do Edital:
3.12. A Concessionária deverá garantir a existência e manutenção em vigor, durante todo o prazo de duração da Concessão, das apólices de seguro necessárias para garantir uma efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à Concessão, renováveis anualmente, em condições aceitáveis pela ANTT.

5.53 É obrigação da Concessionária manter em vigor e atualizadas durante todo o prazo de duração da Concessão apólices de seguro suficiente para garantir efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à Concessão, em condições aceitáveis pela ANTT.

Pergunta-se: Qual prevalece?

55. O Edital e a Minuta de Contrato definem que a Verba de Fiscalização é calculada como um percentual da receita bruta estimada na Proposta Comercial.
Considerando que a receita estimada na Proposta Comercial, não será a receita auferida pela Concessionária, já que a Tarifa Básica de Pedágio é resultante do Leilão de Oferta de Tarifa e que o tráfego realizado não será necessariamente o tráfego projetado;

Pergunta-se:
a. Estão corretas as definições do Edital e da Minuta de Contrato quanto à base de cálculo para a Verba de Fiscalização?
b. Este critério não estaria comprometendo a modicidade da Tarifa?

56. O item 5.93 do Edital e 7.21 da Minuta de Contrato definem que:
Poderá a Concessionária propor à ANTT, em até sessenta dias após a publicação do extrato do Contrato de Concessão no DOU, embasada em estudos técnicos, a alteração da localização das Praças de Pedágio em três quilômetros da localização definida para cada Praça de Pedágio no PER.

Pergunta-se:
a. Considerando as características de evolução do país, principalmente em termos de urbanização e desconcentração econômica e populacional, não seria equivocada a restrição de alteração de localização de praças de pedágio por 25 anos?
b. Quais foram os critérios utilizados pela ANTT para definição da localização inicial das Praças de Pedágio?
c. A ANTT irá disponibilizar os estudos de viabilidade técnica e ambiental da implantação das Praças nos locais definidos no PER?
d. A ANTT garante que a variação de 3 km é suficiente para a identificação de local adequado para implantação das praças?

57. O item 5.99 do Edital define que não será permitida a implantação de Praças Auxiliares entre a última praça de pedágio e o final do trecho concedido.

Pergunta-se: O que se entende por última praça e final do trecho? É uma extensão definida ou variável em função da direção do fluxo de veículos?

58. Os itens 5.100 do Edital e 7.29 da Minuta de Contrato definem:
Os custos de implantação e operação da Praça Auxiliar serão de exclusiva responsabilidade da Concessionária e a totalidade da receita da Praça Auxiliar reverterá para a modicidade tarifária.

Pergunta-se:

a. Qual tratamento será dado aos custos de impostos e tributos incidentes sobre a arrecadação de Pedágio nas praças auxiliares? A receita a ser apurada para efeito do equilíbrio do contrato deve ser a receita líquida (Receita bruta menos estes impostos).

59. O item 5.101 do Edital e 7.30 da Minuta de Contrato definem que as Praças Auxiliares deverão iniciar suas operações simultaneamente com as demais Praças de Pedágio.

Considerando que conceitualmente a implantação de Praças Auxiliares deve ser dar para coibir eventuais rotas de fuga e, portanto, não interfere na prestação dos serviços aos usuários da Rodovia;
Considerando que a implantação de praças auxiliares só se justifica quando e se as fugas representem problemas para a concessionária ou para as comunidades lindeiras;
Considerando a dinâmica do processo de urbanização do país;

Pergunta-se:
a. Não seria equivocada a restrição de alteração de localização de praças por 25 anos?
b. Qual a razão para atrelar a operação das Praças auxiliares à implantação das demais Praças de Pedágio?
c. Quais foram os critérios utilizados pela ANTT para definição da localização inicial das Praças Auxiliares?
d. A ANTT irá disponibilizar os estudos de viabilidade técnica e ambiental da implantação das praças nos locais definidos?
e. A ANTT disponibilizará as estimativas de tráfego com e sem as praças auxiliares previstas?

60. Os itens 5.113 do Edital e 8.7 da Minuta de Contrato definem que os bens e serviços que serão proporcionados a Polícia Rodoviária Federal serão aplicados na efetiva contraprestação das seguintes atividades em todo o Lote Rodoviário:
a) apoio no controle de peso de veículos;
b) fiscalização do transporte rodoviário de cargas, em especial do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC, do transporte rodoviário de produtos perigosos e do transporte internacional de cargas;
c) fiscalização do vale-pedágio obrigatório;
d) fiscalização do transporte interestadual e internacional rodoviário de passageiros,
regular e sob fretamento; e
e) combate ao transporte clandestino.

Os itens 5.114 do Edital e 8.8 da Minuta de Contrato definem:
A execução das atividades se dará de forma permanente e sua interrupção acarretará a automática suspensão do fornecimento dos bens e serviços.

Pergunta-se: A quem caberá a fiscalização da execução das atividades da Polícia Rodoviária Federal, de forma a subsidiar a Concessionária das informações quanto à eventual suspensão do fornecimento dos bens e serviços?

61. O item 5.116 do Edital define que:
No caso de supressão unilateral de obras e serviços, os respectivos materiais eventualmente adquiridos pela Concessionária serão objeto de indenização pelos custos de aquisição,

devidamente comprovados e monetariamente corrigidos, tornando-se a ANTT proprietária dos referidos bens.

Por outro lado, o item 1.10 da Minuta de Contrato define:
No caso de supressão unilateral de obras e serviços, se a Concessionária já houver adquirido os materiais e não tiver uso para os mesmos, estes deverão ser indenizados pelos custos de aquisição, devidamente comprovados, tornando-se a ANTT proprietária dos referidos bens.

Pergunta-se:
a. Qual versão prevalece?

COMENTÁRIOS E DÚVIDAS RELATIVAS À MINUTA DO CONTRATO:

62. O item da Minuta de Contrato que trata da "Interpretação do Contrato" (ITEM 1.7) não relaciona o Edital e seus Anexos, e as perguntas e respostas que ocorrerem na fase de licitação.

63. O item da Minuta de Contrato que trata da "Interpretação do Contrato" (ITEM 1.7) define:
c) em terceiro lugar, devem prevalecer as cláusulas deste Contrato;
d) em quarto lugar, serão atendidos as normas de procedimento do Contrato e seus anexos;
Pergunta-se: Qual a distinção que se faz entre as cláusulas do Contrato e as normas de procedimento do Contrato e seus anexos? Favor relacionar.

64. O item 5.18. da Minuta de contrato define que:
Os limites de cobertura do seguro de lucros cessantes devem ser compatíveis com a receita anual projetada da Concessão, considerando a média do primeiro semestre da receita do ano anterior.

Pergunta-se: Projetada em que momento? Como se dará esta projeção considerando a média do passado?

65. Os itens abaixo citados da Minuta de Contrato:
6.43. A revisão da Tarifa Básica de Pedágio, com a reposição do equilíbrio econômico-financeiro inicial, será, relativamente ao evento ou fato que lhe deu origem, única, completa e final para todo o período da Concessão, isto é, não é admissível, em nenhuma hipótese, em relação ao evento ou fato assinalado rever-se parcialmente valor da Tarifa Básica de Pedágio ou, ainda, rever-se o valor da Tarifa por evento ou fato que já implicou em anterior revisão, com a conseqüente reposição, à época, do inicial equilíbrio econômico e financeiro do Contrato.
6.44. Na revisão tarifária, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato se dará por meio da manutenção da Taxa Interna de Retorno não Alavancada, apresentada na Proposta Comercial.
6.45. Sempre que tenha havido lugar à revisão do Contrato considerar-se-á restabelecido o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, estritamente com relação ao fato gerador do questionado desequilíbrio.

Referem-se somente à Revisão Qüinqüenal, conforme disposto na Minuta de Contrato, ou aplicam-se a qualquer tipo de revisão?

66. O item 7.29 da Minuta de Contrato define:
Os custos de implantação e operação da Cabine Auxiliar serão de exclusiva responsabilidade da Concessionária, não constando do PER, e a totalidade da receita da Cabine Auxiliar reverterá para a modicidade tarifária.

67. Pergunta-se: Qual é o significado da citação “não constando do PER”?

68. Os itens abaixo citados da Minuta de Contrato:
11.19. Apresentar até o final do 25º (vigésimo quinto) mês do início do Contrato, a comprovação de abertura do capital da empresa, caso se constitua como de capital fechado, sendo que o não cumprimento, por motivo injustificado, dará motivo à intervenção na Concessão, até o atendimento a essa exigência.
11.20. Apresentar no prazo de até 60 (sessenta) dias contado da data da publicação do extrato deste Contrato no D.O.U., a Proposta Comercial de “Ano Concessão” convertida para “Ano Civil”.

Fazem parte do item 11.18.?

69. O item 11.29. da Minuta do Edital define que:
A Concessionária disporá de verba destinada a indenizar, no curso da Concessão, as desapropriações, instituição de servidões administrativas ou limitações administrativas ao direito de propriedade, necessárias ao cumprimento das metas e objetivos da Concessão nos valores descritos no PER.

Estes valores estão considerados nos fluxos, no entanto falta sua indicação no PER.

70. A Minuta do Contrato define:
12.13. A titularidade do controle efetivo da Concessionária deve ser exercida, em caráter permanente e durante todo o prazo da Concessão, exclusivamente pela ________________, Licitante vencedora do Leilão, do qual se originou este Contrato.

No entanto, o próprio Contrato e o Edital definem que a titularidade do controle societário da Concessionária poderá ser alterada, decorridos dois anos da assinatura do Contrato de Concessão.

Pergunta-se: Qual orientação prevalece?

71. No item 13.35. da Minuta de Contrato, as alíneas abaixo:
c) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da Concessionária, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou,
d) prévia indenização à Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras.

não seriam sub-itens da alínea “b”?

72. A alínea “c” do item 13.37. da Minuta de Contrato estabelece que a caducidade poderá ser declarada pelo Poder Concedente quando a Concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior.

Pergunta-se: Qual é o entendimento da expressão “concorrer para tanto”?

73. Nas situações onde cabe Revogação da Licitação, significa revogação de todo o processo, ou revogação parcial para o Lote considerado? Esta possibilidade é prevista na legislação vigente? Se sim, qual?

74. O artigo 23. da Lei 8987/95 que define as cláusulas essenciais do contrato de concessão relaciona na alínea XV - ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.
Pergunta-se:
a. A solução das divergências de modo amigável não está prevista?
b. Este posicionamento não fere a legislação vigente?

ANTT/OUVIDORIA/2006-18108

Sugestões de Adequação para o Editais de Concessão das Rodovias BR-393 e BR-101

1 – Sugestões para o Edital de Concessão da BR-393
A rodovia BR-393 é uma das principais estradas da malha rodoviária do Estado do Rio de Janeiro. Além de permitir a ligação Norte–Sul do País pelo interior, unindo as rodovias federais BR-116 Sul (Via Dutra), BR-040 (Rio-Belo Horizonte-Brasília) e BR-116 Norte (Rio-Bahia), também cumpre o papel de principal via de ligação regional, servindo a diversos municípios das regiões do Médio Paraíba, Centro-sul e Serrana do Estado do Rio de Janeiro e, em especial, os limítrofes à rodovia, quais sejam: Barra Mansa, Volta Redonda, Barra do Piraí, Vassouras, Paraíba do Sul, Três Rios e Sapucaia. Vale ressaltar, ainda, que sua área de influência estende-se também por áreas adjacentes do território mineiro.
As regiões da influência direta desta rodovia no território fluminense vêm se destacando nos últimos anos, pelo afluxo de um volume de investimentos muito grande, com a ampliação de antigos empreendimentos e a instalação de novos negócios, seja no segmento industrial ou de serviços, o que se percebe pelo visível aumento do tráfego de veículos de transportes de carga e passageiros que dela se utilizam.
De acordo com a Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro, o volume médio do tráfego diário da rodovia apresenta forte variação, oscilando entre 10.000 veículos/dia no trecho próximo a Além Paraíba, a 8.000 veículos/dia próximo a Barra do Piraí e, a mais de 12.000 veículos/dia em Volta Redonda.
De forma a que a Rodovia BR-393 não esteja totalmente inviabilizada operacionalmente ao final do período de 25 anos, é necessário que sejam feitas tanto obras de pavimentação e duplicação, quanto tomadas medidas de caráter jurídico-administrativas que permitam a revisão do seu traçado, evitando as áreas urbanas como a região de Sapucaia, por exemplo.
O Programa de Concessões prevê a existência de três praças de pedágio nessa Rodovia, conforme apresentado em Audiência Pública realizada em 09 de dezembro de 2004, tornando o transporte de cargas e o de passageiros bastante onerosos dentro do estado do Rio de Janeiro.
Por fim, a BR-393 atravessa o município de Volta Redonda, no trecho que se prolonga até Barra do Piraí, acolhendo tráfego de carga proveniente da BR-116, a Via Dutra, em volume muito além da capacidade da malha viária da cidade – cerca de 9 mil caminhões por dia. Por outro lado, a ligação rodoviária atual entre Piraí e Barra do Piraí se dá através da RJ-145, que atravessa as áreas urbanas dessas duas cidades, acarretando condições de circulação incompatíveis entre o tráfego de passagem e o movimento urbano que ali se consolidou.
Tendo em vista o excesso de tráfego em vias urbanas e os prejuízos que causam à população local e ao transporte de cargas, a * entende ser necessária a construção de uma nova ligação rodoviária entre Barra do Piraí e Piraí, desviando parte do tráfego que passa nessas cidades e em

Volta Redonda. Essa proposta, apresentada no item 1.2 abaixo, é contrária à alternativa de duplicação da BR-393 no trecho correspondente, conforme apresentado pelo Ministério dos Transportes na Audiência Pública do dia 09/12/2004.

1.2 – Ligação Rodoviária entre a BR-116 (Via Dutra) e a BR-393

A * encomendou à Fundação COPPETEC o Estudo do Traçado da Ligação Rodoviária entre a BR-116 (Via Dutra) e a BR-393, visando a definição do melhor traçado para a construção da conexão rodoviária entre a Via Dutra e a BR-393, que faz a ligação de Volta Redonda com as cidades de Barra do Piraí e Três Rios. A nova ligação será uma alternativa à RJ-145, rodovia que liga a Dutra (Piraí) à BR-393 (Barra do Piraí), que atravessa as áreas urbanas dessas duas cidades, afetando negativamente a circulação em função do movimento urbano que ali se consolidou.
Como resultado do estudo, a Coordenação Executiva do projeto recomenda a alternativa de construção de uma estrada ficaria a oeste da Serra dos Tomazes (entre Volta Redonda, Piraí e Barra do Piraí). Essa alternativa mostrou ser a mais adequada, dentre as três analisadas, em função do custo de implantação e das condições operacionais que ela apresenta para o tráfego de veículos.
Desta forma, é fundamental que esse projeto seja considerado no orçamento do Ministério dos Transportes e integrada ao Programa de Concessões Rodoviárias, tendo em vista os impactos positivos na circulação de cargas na região cuja economia apresenta maior dinamismo no País.

2 - BR 101
A BR-101 possui um caráter altamente estratégico, tendo em vista o fato de ser o principal acesso ao Norte do Estado do Rio, região que produz anualmente mais de US$ 12 bilhões por ano de petróleo para o país. Há que se considerar, também, seu papel fundamental na ligação Norte-Sul do País.
A duplicação, adequação e restauração da BR 101 Norte, trecho localizado entre a Ponte Rio-Niterói, Campos e Espírito Santo é um projeto que tem sido sucessivamente anunciado nos últimos anos pelas autoridades federais, passando a constar do Programa de Concessão de Rodovias Federais. Entretanto a situação de abandono assumiu tal proporção que a referida rodovia foi recentemente incluída na chamada “Operação Tapa-Buracos” do Governo Federal.
Os padrões técnico-operacionais apresentados no Estudo de Viabilidade disponível no site da ANTT ainda são vagos, principalmente no que concerne aos aspectos de Melhorias e Ampliações. Entretanto, a previsão de praças de pedágio com distância média de apenas 75 quilômetros muito nos preocupa, uma vez que estariam todas localizadas exclusivamente no Estado do Rio de Janeiro, conforme apresentado em Audiência Pública realizada em Brasília em dezembro de 2004.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18110

À
ANTT- Agência Nacional de Transportes Terrestres

Prezados Senhores,

De conformidade com as disposições dos **Procedimentos aplicáveis à Audiência Pública nº 35/2006 da ANTT**, divulgadas para a obtenção de contribuições visando ao aprimoramento das condições estabelecidas nas minutas de Edital, na modalidade de leilão, e de Contrato de Concessão para outorga de exploração de serviços dos lotes rodoviários identificados nesses documentos, vimos apresentar as nossas sugestões, também enviadas por meio eletrônico, consoante anexo, e aproveitamos para fazer algumas considerações de ordem geral, itemizadas para melhor compreensão.

Antes, porém, cabe ressalvar que os comentários ora apresentados fundamentam-se nos princípios norteadores da licitação, expressos tanto na Constituição Federal (artigo 37, inciso XXI) quanto na legislação de licitações (artigo 3º da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993), de modo que todo e qualquer certame licitatório deve primar pela observância dos princípios da isonomia, da publicidade, da vinculação ao instrumento convocatório e da transparência em seus procedimentos.

1. I – Da garantia da transparência dos procedimentos da licitação

De início, revelamos preocupação quanto à garantia da transparência do certame, especialmente a etapa do leilão em que é permitida às licitantes a apresentação das propostas em meio eletrônico, o que compromete a a conferência e a rubrica pelos demais participantes, como é usual, para conferir segurança aos licitantes, excluindo-se qualquer possibilidade de alteração da proposta originalmente ofertada. Somente com esse procedimento, é que se evitará contestações pelo Judiciário, mantendo a lisura e transparência do procedimento.

Além disso, é notório que os meios eletrônicos são passíveis de falhas operacionais, com a ocorrência de perdas de dados, o que poderia causar transtornos maiores e atrasar e ou inviabilizar o prosseguimento da licitação.
Identificamos, ainda, que, em face do item 3.44 da minuta do Edital, que determina que, no caso de descumprimento das exigências para a celebração do contrato de concessão pela licitante vencedora, a Comissão convocará a licitante classificada em segundo lugar, e assim sucessivamente, seria conveniente estabelecer expressamente que se fará a abertura em sessão pública da documentação de habilitação da segunda classificada, assim como de todas as classificadas para a terceira fase, de modo que todas as licitantes tenham acesso aos documentos para exame e conferência, facultando-se a todas a rubrica. Dessa forma, ainda que a análise dos documentos pela Comissão designada não se complete na mesma sessão e, portanto os documentos fiquem sob sua guarda, se estaria assegurando a publicidade dos documentos de habilitação, demonstrando a lisura do procedimento e reduzindo as possibilidades de impugnação.

2. II - Julgamento objetivo das propostas

Acresce-se que, no tocante ao julgamento das propostas, no item 2.88 está prevista a verificação da adequação da proposta comercial ao fluxo de caixa sem que estejam expressos os critérios objetivos para tal aferição.

Com isso, abre-se a possibilidade de impugnações administrativas e judiciais pela omissão de parâmetros de julgamento, podendo igualmente afetar a transparência da licitação.

Ainda no tocante à transparência do procedimento, seria recomendável, para evitar futuras alegações que possam macular o certame, que a análise de incompatibilidade da tarifa ofertada, prevista no item 2.89, “e” da minuta de edital, fosse balizada em critérios objetivos já estabelecidos na minuta.

1.6 O procedimento de Licitação para cada Lote Rodoviário obedecerá aos	1.6 O procedimento de ~~Licitação~~ Leilão para cada Lote Rodoviário obedecerá aos	Apontamos a necessidade de retificação dos itens mencionados 12.67 e 12.83

requisitos dos itens 12.67 a 12.83 e será concluso após a definição da Licitante classificada em primeiro lugar quando, então, será dada seqüência aos procedimentos de Licitação dos demais Lotes Rodoviários.	requisitos dos itens ~~1~~2.67 a ~~1~~2.83 e será concluso após a definição da Licitante classificada em primeiro lugar quando, então, será dada seqüência aos procedimentos de exame da Documentação de Habilitação e Proposta Comercial, conforme previsto nos item 2.84 a 2.95. Encerrado o procedimento de licitação do lote, será iniciado o procedimento de ~~Licitação~~ Leilão dos demais Lotes Rodoviários.	para 2.67 e 2.83. Além disso, sugerimos a redação ao lado a fim de que seja esclarecido que o leilão é apenas uma etapa dentro do procedimento de licitação de outorga de lote rodoviário; bem como para compatibilização das disposições do edital, especialmente no tocante aos itens 2.83 e 2.83-A (integrantes da *Seção III – Do Procedimento Específico do Leilão para cada Lote Rodoviário*), 2.84 e 2.86-A, inserido no edital por meio do Fato Relevante n. 001/2006. O procedimento de leilão do lote seguinte somente será iniciado após a análise da documentação de habilitação do primeiro classificado do lote anterior, para manter a transparência do procedimento licitatório, especialmente tendo em vista o fato relevante nº 001/2006 (item 2.86-A).
1.8 Para os fins previstos neste Edital, considera-se:	... – Licitante vencedora: licitante que propôs, de forma exeqüível, o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio e o maior Valor de Outorga para o Lote Rodoviário em questão, tendo sido considerada habilitada e classificada a sua Proposta Comercial.	Entendemos ser necessário incluir a definição proposta, além de padronizar a nomenclatura no corpo do texto, a fim de que não haja dúvidas quando da leitura do edital e atendimento de suas exigências. Por outro lado, entendemos que a definição de licitante vencedora deve ser explicitada, principalmente porque é mencionada no texto do edital indicando licitantes classificadas para momentos distintos da licitação. Entendemos que a licitante vencedora deve ser aquela declarada como tal, tendo sido classificada nas três fases do leilão e cuja habilitação tenha sido aprovada, assim como a proposta comercial. Em

		princípio, é aquela a quem será outorgada a concessão, nos termos do item 2.97.
1.8 Para os fins previstos neste Edital, considera-se:	... - Procedimento de leilão: procedimento integrante da licitação que se inicia com o recebimento dos envelopes contendo a Documentação de Habilitação, Proposta Comercial e Oferta de Tarifa das Licitantes que apresentaram garantia de proposta nos termos do Edital, e que seguirá conforme os itens da Seção III do Capítulo III do Título II do Edital, encerrando-se com a declaração da primeira colocada na terceira fase.	Sugerimos a inclusão da definição ao lado a fim de que seja esclarecido que o leilão é apenas uma das etapas dentro do procedimento de licitação de outorga de lote rodoviário.
1.8 Para os fins previstos neste Edital, considera-se:	... – Procedimento de licitação: procedimento específico do Leilão para cada Lote Rodoviário, o exame e julgamento dos documentos de habilitação, da proposta comercial e declaração da licitante vencedora.	Sugerimos a inclusão desta definição para que fique claro que procedimento de licitação abrange o leilão, o exame e julgamento da Documentação de Habilitação e Proposta Comercial e a declaração da licitante vencedora.
1.8 Para os fins previstos neste Edital, considera-se:	... – Praça de pedágio: ... – Praça de pedágio auxiliar: ... – Trabalhos iniciais:	Entendemos ser necessário incluir as definições propostas, além de padronizar a nomenclatura no corpo do texto do edital, a fim de que não haja dúvidas quando da leitura do edital e atendimento de suas exigências.
TÍTULO II DA LICITAÇÃO Capítulo I Dos Procedimentos da Licitação (itens 2.1. a 2.4.)		Solicitamos esclarecimento sobre os procedimentos da licitação – não está clara a ordem em que os procedimentos ocorrerão e como serão verificados os vencedores, ou seja, se a análise dos documentos somente ocorrerá após o leilão de todos os lotes ou se esta análise se dará após o leilão de cada lote. É necessário esclarecer, portanto, se conclusão do leilão

		se refere ao término do leilão de cada lote ou ao leilão de todos os lotes.
2.1 Este Edital disciplina o procedimento da Licitação, que será realizada da seguinte forma: ... e) definida a proposta classificada em primeiro lugar relativa ao primeiro Lote, reiniciase o processo para o Lote subseqüente e assim sucessivamente.	2.1 Este Edital disciplina o procedimento da Licitação, que será realizada da seguinte forma: ... e) definida a proposta classificada em primeiro lugar relativa ao primeiro Lote, ~~reiniciase o processo para o Lote subseqüente e assim sucessivamente~~s se procederá a abertura dos envelopes conforme determinam os itens 2.83 e 2.84.	Sugerimos as alterações, conforme texto ao lado, uma vez que observamos incompatibilidade nas disposições dos itens 2.1, e), 2.83 e 2.84, no que se refere ao encerramento do leilão e abertura dos envelopes da documentação para os efeitos de habilitação. Enquanto no item 2.1, e) após classificada a proposta em primeiro lugar reinicia-se o processo para o lote subseqüente, no item 2.83 o encerramento do procedimento de leilão do respectivo lote rodoviário dará início à abertura dos envelopes correspondentes, procedimento que se repete no item 2.84. Outrossim, a sugestão apontada está em conformidade com as disposições dos itens 2.83-A e 2.86-A, inseridos pelo Fato Relevante n. 0001/2006.
2.1 Este Edital disciplina o procedimento da Licitação, que será realizada da seguinte forma: ... d) Leilão em viva voz, com a participação das Licitantes classificadas, para lances sucessivos de maior Valor de Outorga; e		Sugerimos que sejam disponibilizadas as regras relativas ao leilão de outorga, de modo a que todos os licitantes tenham plena ciência de todos os procedimentos relativos à licitação de forma integral. Embora os itens 2.79 e 2.80 mencionem etapas do leilão, o fazem de forma superficial, o que reforça a sugestão acima.
2.2 Concluído o Leilão, serão abertos os envelopes da Documentação de Habilitação e da Proposta Comercial das Licitantes classificadas em primeiro lugar, seguida do exame e	2.2. Concluído o Leilão, ato contínuo, serão abertos os envelopes da Documentação de Habilitação e da Proposta Comercial das Licitantes classificadas em primeiro lugar pelo Diretor de leilão da	Sugerimos mencionar que, em seguida ao leilão, se procederá a abertura dos documentos das primeiras classificadas, bem como que o Diretor de Leilão da BOVESPA será o responsável pela abertura dos envelopes e à

verificação da documentação apresentada.	BOVESPA, seguida do exame e verificação pela Comissão de Outorga e CBLC da documentação apresentada pelas licitantes. 2.2.1. A Documentação de Habilitação e da Proposta Comercial das Licitantes classificadas em primeiro lugar para cada um dos lotes será colocada à disposição dos demais Licitantes interessados para consulta e rubrica facultativa de documentos na própria sessão pública do leilão. 2.2.2. As ocorrências verificadas na sessão pública de leilão e abertura de documentos serão reduzidas a termo em ata específica.	Comissão de Outorga caberá a verificação dos documentos apresentados. Outrossim, sugerimos que haja menção sobre a disponibilidade dos documentos de habilitação das primeiras classificadas aos demais licitantes interessados, para verificação, e oportunidade de oposição de eventuais impugnações.
2.7 Os Documentos devem ser apresentados em língua portuguesa, em meio magnético e/ou impressos.	"2.7. Os Documentos devem ser apresentados em língua portuguesa, em meio magnético ~~e/ou~~ e impresso, prevalecendo a versão impressa".	Entendemos que a entrega de documentos por meio magnético dificulta o procedimento sugerido no item 2.2.1 sugerido acima. Corroborando a idéia de que é essencial que os documentos sejam entregues impressos, destacamos o item 2.89, "m" do Edital, segundo o qual será desclassificada a proposta comercial que apresentar discrepância entre as informações apresentadas em meio magnético e os dados impressos.
A documentação relativa à Habilitação Jurídica consiste em: a) ato constitutivo, Estatuto ou Contrato Social em vigor, devidamente registrado, para as sociedades empresárias, e, no caso de sociedades por ações, acompanhados de documentos comprobatórios	2.22 A documentação relativa à Habilitação Jurídica consiste em: a) ato constitutivo, Estatuto ou Contrato Social em vigor, devidamente registrado, para as sociedades empresárias, ~~e, no caso de sociedades por ações,~~ acompanhados de documentos comprobatórios de eleição de seus administradores, se for o caso;	Sugerimos a modificação deste item, pois não só no caso de sociedades por ações, mas também nas limitadas e outras sociedades, o documento comprobatório de eleição dos administradores pode não integrar o documento constitutivo da sociedade, seja ele estatuto ou contrato social.

de eleição de seus administradores;		
2.23 A documentação relativa à Regularidade Fiscal consiste em: ... d) prova de regularidade quanto aos tributos e contribuições federais, expedida pela Delegacia da Receita Federal; e) prova de regularidade quanto à Dívida Ativa da União, expedida pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional;	2.23 A documentação relativa à Regularidade Fiscal consiste em: ~~d) prova de regularidade quanto aos tributos e contribuições federais, expedida pela Delegacia da Receita Federal;~~ ~~e) prova de regularidade quanto à Dívida Ativa da União, expedida pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional;~~ d) prova de regularidade quantos aos tributos e contribuições federais e Dívida Ativa da União expedida conjuntamente pela Secretaria da Receita Federal e pela Procuradoria da Fazenda Nacional ;	Atualmente é expedida uma certidão conjunta pela Secretaria da Receita Federal e Procuradoria da Fazenda Nacional atestando a regularidade do indivíduo ou empresa em relação aos tributos e contribuições federais e Dívida Ativa. Portanto, não podem ser obtivas duas certidões distintas, uma da Delegacia da Receita Federal e outra da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional. Assim sendo, sugerimos a unificação dos subitens “d” e “e” do item 2.23, a fim de que sejam evitadas interpretações divergentes que afetem o cumprimento dos requisitos para habilitação e a avaliação das Licitantes.
	2.24.1. As certidões positivas com efeitos negativos serão aceitas como prova de regularidade junto à Receita Federal, às Fazendas Estaduais, Municipais e do Distrito Federal, às respectivas Dívidas Ativas e ao INSS.	Sugerimos a inclusão deste subitem para que não pairem dúvidas em relação à utilização das certidões positivas com efeitos negativos.
A documentação relativa à Qualificação Econômico-Financeira será constituída por: ... b) certidão negativa de falência ou concordata expedida pelo distribuidor judicial da sede da Licitante; ...	2.30 A documentação relativa à Qualificação Econômico-Financeira será constituída por: .... b) certidão negativa de falência ou concordata ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor judicial da sede da Licitante;	Sugerimos complementar o item “b” em razão da edição da Lei 11.101/2005.
2.30 A documentação relativa à Qualificação Econômico-Financeira será constituída por: ...		Solicitamos esclarecimentos sobre a forma de comprovação de qualificação econômico-financeira para empresas constituídas há menos de três

		anos.
2.34 A Licitante deverá tomar como base para o cálculo dos índices econômico-financeiros o Balanço Patrimonial referente ao último exercício social exigível por lei, devidamente registrado ou publicado, que deverá acompanhar os cálculos apresentados.	2.34 A Licitante deverá tomar como base para o cálculo dos índices econômico-financeiros o Balanço Patrimonial referente ao último exercício social exigível por lei na data da apresentação da proposta, devidamente registrado ou publicado, que deverá acompanhar os cálculos apresentados.	Sugerimos a complementação do item para que não haja dúvidas em relação ao balanço patrimonial a que se refere, já que a licitação poderá ocorrer antes de todas as companhias Licitantes estarem obrigadas a encerrar os balanços de 2005.
2.37 No cálculo dos índices exigidos serão utilizados os resultados expressos nas demonstrações contábeis do último exercício social.	2.37 No cálculo dos índices exigidos serão utilizados os resultados expressos nas demonstrações contábeis do último exercício social exigível por lei na data da apresentação da proposta.	Em conformidade com o sugerido acima (item 2.34), entendemos que a complementação do item evitará dúvidas sobre qual exercício social se refere o dispositivo.
2.56 A Garantia de Proposta poderá ser prestada em caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública, seguro-garantia ou fiança-bancária.	2.56 A Garantia de Proposta poderá ser prestada em caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança-bancária.	Tratando-se de concessão do Poder Público Federal, sugerimos que a garantia em títulos da dívida pública seja dada em títulos federais.
2.73 As Licitantes cujas propostas apresentarem Tarifa Básica de Pedágio superior em até 5% (cinco por cento) da Tarifa vencedora, terão direito de participar da segunda fase do Leilão.	2.73 As Licitantes cujas propostas apresentarem Tarifa Básica de Pedágio superior em até ~~5% (cinco por cento)~~ 10% (dez por cento) da Tarifa vencedora, terão direito de participar da segunda fase do Leilão.	Considerando que a licitação deva ser pautada pelas premissas legais que permitam a ampla competitividade para que a Administração Pública escolha a proposta mais vantajosa visando o atendimento ao interesse público, segue sugestão de ampliação do limite proposto. Entendemos que 5% (cinco por cento) é um limite muito estreito, que poderá excluir propostas sérias que aumentariam as possibilidades de escolha pela Administração e favoreceriam uma maior competitividade na terceira fase do leilão, viabilizando a oferta de um preço de outorga mais vantajoso. Ao ser ampliado para um percentual de 10%, evitar-se-iam propostas

		inexeqüíveis, e o eventual insucesso da licitação sem a obtenção de um licitante vencedor em condições de viabilizar as obras e os serviços que se pretende outorgar ao particular. Com o limite reduzido, a concorrência na terceira fase pode ser efetivamente limitada. Por outro lado, caso se entenda que o limite de 5% deva prevalecer, solicitamos esclarecimento sobre a racionalidade e os critérios econômicos utilizados para a fixação do referido percentual.
2.77 O ajuste na Proposta Comercial das Licitantes que ofertarem, na segunda fase do Leilão, a tarifa vencedora, será feito obrigatoriamente pela redução da TIR apresentada no seu fluxo de caixa, permanecendo inalterados todos os demais itens do fluxo.		Solicitamos esclarecer como, quando e quem fará o ajuste na TIR, bem como de que forma será dada publicidade ao resultado do ajuste. Além disso, sugerimos que seja esclarecido que o ajuste será apresentado aos Licitantes participantes da terceira fase, que terão a oportunidade de ratificá-lo e confirmar a oferta ajustada.
2.82 Caso exista uma única Licitante com direito a participar da terceira fase do Leilão, não haverá lance de Outorga, sendo a Licitante declarada vencedora do Leilão.	2.82 Caso exista uma única Licitante com direito a participar da terceira fase do Leilão, não haverá lance de Outorga, sendo a Licitante declarada ~~vencedora do Leilão~~ primeira colocada.	Ainda que não tenham sido classificadas outras licitantes, o fato de uma Licitante ser a única a participar da terceira fase do Leilão não faz com que ela seja a vencedora. Vencedora é a denominação da Licitante que teve a melhor classificação na terceira fase e sua Documentação de Habilitação e Proposta Comercial foram aprovadas. Salientamos que os itens *1.6, 2.1, e)* e *2.2* indicam que a finalização do Procedimento de Leilão ocorrerá quando for definida a Licitante classificada em primeiro lugar (momento indicado no item 2.82), ainda pendente a análise da sua

		Documentação de Habilitação e Proposta Comercial.
2.84 A Comissão de Outorga e a CBLC, após o encerramento do Leilão, abrirão o envelope de Habilitação da Licitante primeira colocada no Leilão e procederão ao exame e julgamento de sua Documentação de Habilitação.	2.84 A Comissão de Outorga e a CBLC, após o encerramento do Leilão de cada Lote, abrirão o envelope de Habilitação das Licitantes ~~primeira colocada~~ classificadas para a terceira fase no Leilão correspondente e procederão ao exame e julgamento de sua Documentação de Habilitação.	Caso o esclarecimento ao Capítulo I – Dos procedimentos da Licitação, itens 2.1 a 2.4 seja no sentido de que o leilão concluído se refere ao leilão de cada lote, sugerimos, para melhor entendimento dos participantes, que seja identificado que o encerramento do leilão de cada lote ensejará a abertura dos envelopes de habilitação da Licitante das classificadas para a terceira fase no leilão correspondente, de modo a preservar a transparência do procedimento, evitando-se que a eventual análise da documentação da segunda classificada, se necessário for, ocorra em momento posterior sem a oportunidade de exames pelos demais Licitantes.
2.88 A Proposta Comercial da Licitante classificada no exame de sua Habilitação será verificada quanto à sua consistência com o Fluxo de Caixa apresentado.		Esclarecer, no edital, como será realizado o ajuste do fluxo de caixa após a equalização da tarifa. Ou seja, já que na segunda fase todos deverão oferecer a mesma tarifa oferecida pelo vencedor da primeira fase, será necessário que as demais licitantes que estejam participando da terceira fase promovam a adequação de seus fluxos de caixa à nova tarifa. Solicitamos esclarecer como, quando e por quem será realizada a verificação da consistência do fluxo de caixa à nova tarifa, bem como a forma de disponibilização da verificação. Definir e justificar o que seja consistência, a fim de evitar julgamento subjetivo e contestações pelo Poder Judiciário

Será promovido ajuste na TIR da Licitante vencedora que não atender as seguintes exigências: a) apresentar fluxo de caixa do empreendimento com valores incompatíveis com os dados propostos para o Fluxo de Caixa e a TIR; e b) apresentar erros de cálculo que resultem na alteração do valor ofertado da Tarifa Básica de Pedágio.	~~2.90 Será promovido ajuste na TIR da Licitante vencedora que não atender as seguintes exigências:~~ ~~a) apresentar fluxo de caixa do empreendimento com valores incompatíveis com os dados propostos para o Fluxo de Caixa e a TIR; e~~ ~~b) apresentar erros de cálculo que resultem na alteração do valor ofertado da Tarifa Básica de Pedágio.~~	Sugerimos a supressão deste item, tendo em vista que as hipóteses ali previstas configuram situações de desclassificação da proposta por desatendimento das condições mencionadas no item 2.89.
2.91 Para os fins previstos no item 2.90, a Comissão de Outorga utilizará as informações e os dados constantes do Fluxo de Caixa apresentado pela Licitante e os demais dados constantes da proposta.	~~2.91 Para os fins previstos no item 2.90, a Comissão de Outorga utilizará as informações e os dados constantes do Fluxo de Caixa apresentado pela Licitante e os demais dados constantes da proposta.~~	Sugerimos a supressão deste item, tendo em vista que as hipóteses ali previstas configuram situações de desclassificação da proposta por desatendimento das condições mencionadas no item 2.89.
2.93 Caso a Licitante vencedora venha a ser inabilitada e não existam outras Licitantes classificadas na terceira fase do Leilão e habilitadas, a Licitação será revogada, conforme previsto na legislação em vigor.	2.93 Caso a Licitante ~~vencedora~~ primeira colocada no Leilão venha a ser inabilitada e não existam outras Licitantes classificadas na terceira fase do Leilão e habilitadas, a Licitação será revogada, conforme previsto na legislação em vigor.	Sugerimos a retificação do texto do presente item, pois a Licitante não pode ser considerada vencedora antes da análise da sua Documentação de Habilitação e Proposta Comercial e aprovação das mesmas.
	2.95-A. O Diretor do Leilão anunciará a Licitante vencedora de cada Lote Rodoviário, à qual será outorgada a concessão. Neste momento, será dada por encerrada a Licitação.	Sugerimos a inclusão deste item para que seja estabelecido o momento final da Licitação, para esclarecer que a vencedora será apontada pelo Diretor do Leilão após a aprovação da Documentação de Habilitação e Proposta Comercial, assim como para que não haja confusão entre o encerramento do Procedimento de Leilão (itens 1.6 e 2.2) e da Licitação.
2.99. Até sete dias após a homologação da Licitação, as Licitantes vencedoras	2.99 ~~Até sete dias após a homologação da Licitação, as Licitantes vencedoras~~	Sugerimos a mudança da redação deste item para não acarretar à Licitante

promoverão o depósito do Valor de Outorga junto a CBLC, ficando sob custódia dessa até a assinatura do Contrato de Concessão.	~~promoverão o depósito do Valor de Outorga junto a CBLC, ficando sob custódia dessa até a assinatura do Contrato de Concessão.~~ As Licitantes vencedoras deverão, na data da assinatura do Contrato de Concessão, comprovar a efetivação do depósito do Valor da Outorga.	Adjudicatária a indisponibilidade de valor significativo por período tão longo na dependência da assinatura do Contrato de Concessão, a qual poderá não se realizar, ocasionando prejuízos financeiros à Licitante Adjudicatária.
3.3. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... e) vede a aquisição e incorporação de pessoa jurídica;	3.3. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... e) ~~vede~~ submeta à aprovação prévia da ANTT a aquisição e incorporação de pessoa jurídica;	Neste caso, entendemos que a proibição de aquisições e incorporações de pessoa jurídica restringe por demais a atuação da Concessionária. Por isso, sugerimos que essas modificações societárias sejam permitidas sob a condição de serem aprovadas pela ANTT.
3.3. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... f) submeta à prévia autorização da ANTT a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou com instituições financeiras no Brasil ou no exterior;	3.3. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... ~~f) submeta à prévia autorização da ANTT a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou com instituições financeiras no Brasil ou no exterior;~~	Sugerimos a exclusão deste subitem, pois entendemos que a necessidade de autorização prévia para a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou instituições financeiras pode prejudicar ou até impedir a realização de determinadas operações, tendo em vista que muitas vezes as contratações precisam ocorrer de forma célere para a sua perfeita concretização. A autorização certamente seria precedida de análise de documentos por mais de uma unidade técnica da ANTT, o que tomaria tempo e poderia inviabilizar a contratação. Alternativamente, sugerimos a ratificação posterior da contratação pela ANTT e/ou o estabelecimento de montante acima do qual a operação financeira deva ser autorizada previamente.
3.3. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que:	3.3. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que:	Neste caso, entendemos que a proibição de fusões, cisões, incorporações e associações

... i) vede a realização de operação de fusão, associação, incorporação ou cisão; e	... i) ~~vede~~ submeta à aprovação prévia da ANTT a realização de operação de fusão, associação, incorporação ou cisão; e	engessa por demais a atuação da Concessionária. Por isso, entendemos que essas modificações societárias sejam permitidas sob a condição de serem aprovadas pela ANTT.
3.4. O estatuto social da Concessionária deverá prever ainda a obrigação de abrir o seu capital social em até dois anos após a data de início do Contrato de Concessão.	3.4. O estatuto social da Concessionária ~~deverá prever ainda a obrigação de abrir~~ poderá prever a abertura do seu capital social ~~em até dois anos~~ em qualquer momento após a data de início do Contrato de Concessão.	Entendemos que a obrigação de abrir o capital social em dois anos restringe muito a avaliação do melhor momento para a abertura do capital social, operação cujo sucesso depende das condições do mercado de capitais na época. Além disso, a abertura de capital é uma operação bastante custosa, sendo que não necessariamente a companhia poderá arcar com tais custos nos dois primeiros anos de existência. Assim sendo, entendemos que deve ficar a cargo da companhia a avaliação da conveniência e oportunidade de realizar a abertura do capital. Alternativamente, sugerimos a ampliação do prazo para abrir o capital da SPE para pelo menos 5 anos após a data do início do contrato de concessão. No caso de permanência da redação original, solicitamos esclarecimentos sobre a fundamentação da fixação do prazo de dois anos para a abertura do capital social. Por outro lado, caso o capital social seja aberto, com a pulverização das ações, o cumprimento do subitem “c” do item 3.3, que determina a necessidade de prévia autorização da ANTT de operações que importem em modificação da composição do controle acionário da SPE, poderia tornar-se inviável, assim como o cumprimento do

		item 3.11, que determina que a ANTT seja informada sobre a titularidade das ações ordinárias nominativas da companhia.
3.5. O capital inicial subscrito da Concessionária deverá ser integralizado em moeda corrente e corresponderá, na data da celebração do Contrato de Concessão, a pelo menos _____% (..........) do valor dos investimentos que a Concessionária deverá realizar no Lote Rodoviário até o final do primeiro exercício financeiro do Contrato de Concessão.	3.5. O capital social ~~inicial~~ subscrito da Concessionária deverá ser integralizado em moeda corrente e corresponderá, na data da celebração do Contrato de Concessão, a pelo menos 10% (dez por cento) do valor dos investimentos que a Concessionária deverá realizar no Lote Rodoviário até o final do primeiro exercício financeiro do Contrato de Concessão.	Entendemos que 10% seria a porcentagem adequada. Solicitamos esclarecimento a respeito do prazo para integralização do capital social inicial.
3.11. Para efeito de verificação do cumprimento das exigências estabelecidas neste Edital, a Concessionária deverá manter a ANTT informada sobre a titularidade das ações ordinárias nominativas.	~~3.11. Para efeito de verificação do cumprimento das exigências estabelecidas neste Edital, a Concessionária deverá manter a ANTT informada sobre a titularidade das ações ordinárias nominativas.~~	O atendimento deste item pode se tornar inviável caso a companhia abra o seu capital (conforme determinado no item 3.4) e mantenha ações negociadas em bolsa de valores ou mercado de balcão.
3.12. A Concessionária deverá garantir a existência e manutenção em vigor, durante todo o prazo de duração da Concessão, das apólices de seguro necessárias para garantir uma efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à Concessão, renováveis anualmente, em condições aceitáveis pela ANTT.	3.12. A Concessionária deverá garantir a existência e manutenção em vigor, durante todo o prazo de duração da Concessão, das apólices de seguros necessárias para garantir uma efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à Concessão, mencionados na cláusula 5.13 do Capítulo V – Garantias contratuais e seguros da minuta do Contrato de Concessão, renováveis anualmente, em condições aceitáveis pela ANTT.	Sugerimos que seja incluída a menção aos seguros declinados na Cláusula 5.13 do Capítulo V – Garantias contratuais e seguros da minuta do Contrato de Concessão.
3.19. A caução de que trata o item 3.18 será mantida por todo prazo da Concessão e reforçada em cinqüenta por	~~3.19. A caução de que trata o item 3.18 será mantida por todo prazo da Concessão e reforçada em cinqüenta por~~	Solicitamos a exclusão deste item, tendo em vista que já há previsão de atualização contínua da garantia.

cento por ocasião do vigésimo aniversário da Concessão e assim permanecerá até a extinção da Concessão.	~~cento por ocasião do vigésimo aniversário da Concessão e assim permanecerá até a extinção da Concessão.~~	
5.20 Será de inteira responsabilidade da Concessionária a regularização do passivo ambiental existente dentro da faixa de domínio, na forma disposta no PER.	5.20 Será de inteira responsabilidade da Concessionária a regularização do passivo ambiental existente e identificado dentro da faixa de domínio, na forma disposta no PER, sendo de inteira responsabilidade do Concedente o passivo ambiental não identificado e reconhecido pela Concessionária. 5.20.1. As informações sobre o passivo ambiental existente e identificado serão disponibilizadas no data room.	Entendemos que a concessionária não deve ser responsável pela regularização do passivo ambiental não identificado, já que não é possível provisioná-los. Ademais, tais passivos poderiam inviabilizar o cumprimento do contrato de concessão, impondo à Concessionária um ônus decorrente de questões que não foram provocadas por ela.
	5.22-A. Nos casos de obras emergenciais, a Concessionária poderá iniciar a obra e apresentar pedido de autorização para a ANTT no prazo de 15 dias a partir do início da obra. A ANTT terá o prazo de 15 dias para ratificar a realização da obra. A Concessionária deverá, no mesmo prazo de 15 dias, solicitar as respectivas licenças aos órgãos competentes.	Sugerimos a inclusão deste item para que se esclareça qual o procedimento no caso de obras emergenciais, já que a necessidade de autorização prévia pode atrasar o início das obras e causar grandes prejuízos não só à Concessionária, mas também à comunidade.
5.27 As receitas necessárias para o cumprimento dos encargos da Concessão e para remunerar a Concessionária advirão da cobrança de pedágio e de outras fontes de receitas, nos termos do Concessão de Concessão e consideradas nos processos de revisão tarifária.	5.27 As receitas necessárias para o cumprimento dos encargos da Concessão e para remunerar a Concessionária advirão da cobrança de pedágio e de outras fontes de receitas, nos termos do ~~Concessão~~ Contrato de Concessão e consideradas nos processos de revisão tarifária.	Sugerimos a correção do item.
5.42. A Tarifa Básica de Pedágio será revista para		Sugerimos que no Contrato de Concessão sejam previstos

restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos: ... a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;		expressamente os diplomas legais que fundamentam a tributação existente na época da outorga da concessão, de modo a preservar as bases para futuras revisões visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. A disposição está de acordo com o que estabelece o art. 9º, § 2º, da Lei 8.987/1995. Adicionalmente, a expressão "impostos sobre a renda" não se restringe ao Imposto de Renda, incluindo outros tributos que se encontrem em situação similar, como a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.
	5.42. ... g) Alteração das condições atuais de fluxo de tráfego, em virtude de criação de vias alternativas ou outros meios que venham a impactar o equilíbrio econômico-financeiro inicialmente estabelecido no Contrato de Concessão.	Sugerimos a inclusão de disposição que contemple mais uma situação passível de impactar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.
5.49 No caso de o resultado da vistoria ser favorável, a ANTT expedirá Resolução especifica autorizando o início da cobrança do pedágio.	5.49 No caso de o resultado da vistoria ser favorável, a ANTT expedirá Resolução especifica autorizando o início da cobrança do pedágio no prazo de 05 dias úteis corridos contados da lavratura do "Termo de Vistoria" mencionado no item 5.48.	Sugerimos que se especifique o prazo para a expedição da Resolução para a cobrança do pedágio pela a ANTT, garantindo-se, assim, mais segurança à Concessionária em relação ao momento em que poderá iniciar a cobrança.
5.53 É obrigação da Concessionária manter em vigor e atualizadas durante todo o prazo de duração da Concessão apólices de	5.53 É obrigação da Concessionária manter em vigor e atualizadas durante todo o prazo de duração da Concessão apólices de seguro	Sugerimos a adaptação do item da mesma forma que sugerido para o item 3.12.

seguro suficiente para garantir efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à Concessão, em condições aceitáveis pela ANTT.	mencionadas na cláusula 5.13 do Capítulo V – Garantias contratuais e seguros da minuta do Contrato de Concessão suficientes para garantir efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à Concessão, em condições aceitáveis pela ANTT.	
5.70. A Concessionária assume, integralmente, o risco de tráfego inerente à exploração da Rodovia, incluindo-se neste o risco de redução do volume de tráfego em decorrência da transferência de tráfego para outras rodovias.	5.70. A Concessionária assume~~,~~ ~~integralmente,~~ o risco de tráfego inerente à exploração da Rodovia, ~~incluindo-se neste o risco de redução do volume de tráfego em decorrência da transferência de tráfego para outras rodovias~~ mantidas as condições existentes na data da Outorga da Concessão.	A adaptação deste item é necessária para esclarecer que a Concessionária apenas deve assumir os riscos inerentes à Concessão nas condições atuais, que basearam os estudos econômicos refletidos na tarifa proposta. .
5.75. É responsabilidade da Concessionária manter a integridade da faixa de domínio da Rodovia, inclusive adotando as providências necessárias a sua desocupação se e quando invadida por terceiros.	5.75. É responsabilidade da Concessionária manter a integridade da faixa de domínio da Rodovia, inclusive adotando as providências necessárias a sua desocupação se e quando invadida por terceiros, exceto as providências relacionadas à segurança pública, de responsabilidade exclusiva do Poder Público.	O adendo se faz necessário para esclarecer que se encontra fora da competência da Concessionária o exercício do poder de polícia.
5.78. O valor anual a título de Verba de Fiscalização a ser considerado pela Licitante na sua Proposta Comercial deverá corresponder a 1,5% (um e meio por cento) do valor estimado da receita bruta projetada para cada ano do contrato para os Lotes 1, 2, 3 e 4 e de 2,5% (dois e meio por cento)para os Lotes 5, 6 e 7.	5.78 O valor anual a título de Verba de Fiscalização a ser considerado pela Licitante na sua Proposta Comercial deverá corresponder a 1,5% (um e meio por cento) do valor estimado da receita bruta projetada para cada ano do contrato para os respectivos Lotes~~ 1, 2, 3 e 4 e de 2,5% (dois e meio por cento)para os Lotes 5, 6 e 7~~.	Sugerimos que a alíquota a ser aplicada seja a de 1,5% para todos os lotes rodoviários, tendo em vista que não necessariamente os trechos 5, 6 e 7 são maiores ou possuem maior fluxo de usuários do que os trechos 1, 2, 3 e 4. Caso se entenda que não é o caso de modificar a redação do item 5.78, solicitamos que seja esclarecido por que há diferença entre as alíquotas da verba de fiscalização para os lotes 1, 2, 3,e 4 e lotes 5, 6 e 7,
5.85 A Concessionária terá direito à apropriação de 15% (quinze por cento) das	5.85 A Concessionária terá direito à apropriação de ~~15% (quinze por cento)~~ 85% (oitenta	Entendemos que o reduzido percentual a que tem direito a Concessionária desestimula a

receitas alternativas líquidas oriundas da faixa de domínio, a título de: a) 5% (cinco por cento) para ressarcimento de custos pela análise de projetos; e b) 10% (dez por cento) para supervisão e acompanhamento das obras e instalações.	e cinco por cento) das receitas alternativas líquidas oriundas da faixa de domínio, a título de: a)~~5% (cinco por cento)~~ 28% (vinte e oito por cento) para ressarcimento de custos pela análise de projetos; e b) ~~10% (dez por cento)~~57% (cinqüenta e sete por cento) para supervisão e acompanhamento das obras e instalações.	exploração de atividades que poderiam geram receitas alternativas e, sobretudo, desvirtua a finalidade da sua exploração. Na verdade, o intuito das receitas alternativas é elevar a qualidade dos serviços prestados aos usuários e reduzir as tarifas cobradas, nos termos do art. 11, parágrafo único da Lei n. 8987/1995. Dessa forma, os ganhos econômicos obtidos seriam aproveitados para integrar a equação econômico-financeira. Por isso, sugerimos as alterações nos valores referentes à apropriação das receitas alternativas. Caso se opte pela redação original, solicitamos esclarecimentos a respeito da fundamentação e dos critérios utilizados para a fixação do percentual de 15%. Ademais, solicitamos que seja esclarecido como serão aproveitados os valores não apropriados pela Concessionária.
5.100 Os custos de implantação e operação da Praça Auxiliar serão de exclusiva responsabilidade da Concessionária e a totalidade da receita da Praça Auxiliar reverterá para a modicidade tarifária.		No mesmo sentido do comentário referente ao item 5.85, entendemos que não há incentivos para a construção de praças auxiliares, visto que toda a receita será revertida para a modicidade tarifária. Sugerimos que a definição e função da “Praça Auxiliar” sejam incluídas no item sobre as definições (1.8). Pedimos, ainda, esclarecimento sobre: quais as regras aplicáveis no caso de saída para municípios limítrofes, principalmente quando se tratar de tarifa de

		pedágio inferior à cobrada dos usuários que utilizam todo o trecho e, conseqüentemente, pagam toda a tarifa; e qual será o critério para avaliar as propostas das licitantes uma vez que cada uma pode instalar quantas praças auxiliares entender viáveis até o limite máximo de Praças de Pedágio previsto no PER do Lote Rodoviário (item 5.97).
6.6. O atraso no cumprimento dos prazos fixados nos cronogramas de execução de obras e serviços constantes do PER sujeitará a Concessionária à multa moratória, por dia de atraso.	6.6. O atraso no cumprimento dos prazos fixados nos cronogramas de execução de obras e serviços constantes do PER por razões exclusivamente imputáveis à Concessionária sujeitará ~~a Concessionária~~ esta à multa moratória, por dia de atraso.	Entendemos que a Concessionária só poderá ser responsabilizada pelo atraso no cumprimento do cronograma quando o atraso decorrer de atos ou omissões de sua parte. Se os atrasos decorrerem de fatos alheios ao controle ou conhecimento da Concessionária, os responsáveis deverão arcar com os prejuízos causados pelo atraso. Além disso, é preciso que esteja claro que atrasos provenientes de casos fortuitos ou força maior não ensejarão a aplicação de penalidade (multa moratória) à Concessionária.
6.9. Serão aplicadas, também, multas moratórias, nas situações e nos valores abaixo indicados: ... c) a permanência de buracos (panelas) nas faixas de rolamento e nos acostamentos, após vinte e quatro horas contadas da notificação expedida pela fiscalização, implicará multa diária equivalente a 5 (cinco) URT's por buraco detectado, até a correção da irregularidade. Esta	6.9. Serão aplicadas, também, multas moratórias, nas situações e nos valores abaixo indicados: ... c) a permanência de buracos (panelas) nas faixas de rolamento e nos acostamentos, após vinte e quatro horas contadas da notificação expedida pela fiscalização, implicará multa diária equivalente a 5 (cinco) URT's por buraco detectado, até a correção da irregularidade. ~~Esta penalidade poderá ser aplicada também durante os "Trabalhos~~	Sugerimos a exclusão da aplicação da penalidade durante os "Trabalhos Iniciais", tendo em vista que durante esse período pode não ser factível à Concessionária, dependendo do estado em que se encontra o lote rodoviário outorgado, suprimir todos os buracos existentes. Além disso, solicitamos que seja incluída no item 1.8. a definição de "Trabalhos Iniciais".

penalidade poderá ser aplicada também durante os "Trabalhos Iniciais", no caso de descumprimento dos encargos de responsabilidade da Concessionária, previstos no PER;	~~Iniciais", no caso de descumprimento dos encargos de responsabilidade da Concessionária, previstos no PER~~;	
6.10. O processo administrativo de aplicação de penalidades observará o disposto na resolução específica da ANTT.	6.10. O processo administrativo de aplicação de penalidades observará o disposto na resolução ~~específica~~ da ANTT n. 422 de 17 de fevereiro de 2004, alterada pela Resolução n. 847, de 12 de janeiro de 2005 .	Sugerimos que seja indicado o número da resolução da ANTT que cuida do procedimento administrativo para aplicação de penalidades.
Contrato de Concessão 6.5. Sempre que atendidas as condições do Contrato de Concessão, considera-se mantido seu equilíbrio econômico - financeiro.	6.5. ~~Sempre que atendidas as condições do Contrato de Concessão,~~ Considera-se mantido ~~seu~~ o equilíbrio econômico -financeiro da Concessão quando, além de mantidas as condições do Contrato de Concessão, forem considerados os impactos advindos de fatos supervenientes que possam afetar a tarifa inicialmente ofertada.	Sugerimos alteração desta disposição a fim de preservar o que foi inicialmente pactuado diante de situações de efetivo reflexo na tarifa original.
		Comentários finais: Observamos que as disposições do Contrato de Concessão deverão refletir o que for estabelecido no Edital, em face do princípio da vinculação do Edital, previsto no art. 41 da Lei n. 8.666/1993. Apontamos, ainda, a ausência de regramento na hipótese de ocorrências no período entre a vistoria das condições dos trechos rodoviários a serem outorgados e o momento da assunção do trecho pela Concessionária. Nesse caso, entendemos que caberia a responsabilidade ao Poder Concedente pela ocorrência anterior à efetiva assunção do

		trecho pela Concessionária.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18111

Contribuição: A recomposição do equilibrio econômico financeiro deve ser concomitante à alteração unilateral.
Tipo: 1.11

ANTT/OUVIDORIA/2006-18112

QUESTIONAMENTOS E SUGESTÕES:

Item 1.6 – Sugerimos a retificação das referências dos itens “12.67 a 12.83” para “2.67 a 2.83”

Item 1.8 – Sugerimos incluir a definição do DNIT, posteriormente utilizado no decorrer do Edital.

Item 1.9 – Solicitamos a inclusão das informações relativas ao Lote 07, em conformidade com o quadro apresentado no item 1.1.

Item 1.24 – Este item prejudica injustificadamente a competitividade dos fundos de pensão das entidades estatais. Ademais, esta restrição é totalmente impertinente e irrelevante para o específico objeto do respectivo contrato de concessão. Diante, portanto, da sua manifesta ilegalidade, sugere-se a sua retirada da Minuta de Edital.

Item 1.34 – Entendemos que é vedada a participação de uma mesma pessoa jurídica em mais de um consórcio ou isoladamente quando dele já integrante com relação a um Lote específico. Porém, esta vedação não alcança Lotes distintos. Está correto este entendimento?

Item 1.51 – Entendemos que os esclarecimentos prestados durante a Reunião serão também confirmadas e disponibilizadas oficialmente na página da ANTT na Internet. Está correto este entendimento?

Item 2.1. (a) - Como a fase de habilitação ocorre após a conclusão de todo o Leilão, entendemos que qualquer Licitante poderá retirar ou desistir de sua proposta para um determinado Lote até o início do processo licitatório relativo a este específico Lote, mesmo após o início e/ou a conclusão do procedimento de licitação de algum Lote anterior, de acordo com o Art. 43, § 6º da Lei 8.666/93. Está correto este entendimento?

Item 2.30 – Favor esclarecer o siginificado de “boa situação financeira da Licitante”.

Item 2.54 – A Garantia de Proposta será devolvida no momento de celebração do Contrato de Concessão. Está correto este entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer.

Item 3.19 – Sugerimos a retirada da necessidade de reforço de 50% da Caução por ser oneroso e não haver justificativa razoável para sua exigência.

Item 3.27 – O prazo de 10 dias úteis, referido neste item, é muito curto tendo em vista a penalidade de caducidade proposta. Sugerimos o prazo de 60 dias para completar o processo de reposição de garantia.

Item 3.37 – Item já constante das definições listadas no item 1.8. Sugerimos excluir este item.

Itens 5.19 e 5.21 – Conforme as responsabilidades assumidas pelo DNIT, a Concessionária, no momento de assinatura do Contrato de Concessão, receberá todas as Licenças e autorizações existentes e necessárias ao exercício das atividades vinculadas à Concessão naquela data de assinatura. Está correto este entendimento? Caso negativo, por favor esclarecer.

Item 5.20 – Entendimento: A responsabilidade da Concessionária quanto à regularização do passivo ambiental existente se restringe e estará limitada à recuperação dos problemas ambientais localizados dentro da faixa de domínio que afetem diretamente o corpo da estrada, previstos, quantificados e especificados no PER e incluídos no item Recuperação Geral da Rodovia, distribuídos nos subitens "Sistemas de Drenagem e Obras de Arte Correntes", "Terraplenos e Estruturas de Contenção" e "Canteiro Central e Faixa de Domínio", tanto na fase de Trabalhos Iniciais quanto na Recuperação da Rodovia. Está correto este entendimento? Caso contrário, favor esclarecer.

Item 5.20 – Sugestão: Deve-se, portanto, identificar os eventos/ocorrências a serem regularizados para permitir uma avaliação equânime dos Licitantes, ou, alternativamente, estabelecer verba específica, na forma adotada para o item relativo a desapropriações.

Item 5.21 - As licenças necessárias à implantação de trechos inexistentes das rodovias a serem concedidas, tais como Duplicação da Serra do Cafezal e do Contorno de Curitiba (Lote 06); Contorno de Betim (Lote 05), etc, fazem parte das obrigações do DNIT, conforme o processo de Regularização ambiental das rodovias objeto do Programa de Concessões segunda Etapa, previsto neste item 5.21. Está correto este entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

Itens 5.24 e 5.42 letra d – Em função das obrigações financeiras previstas para a Concessionária no que tange aos ônus decorrentes das desapropriações e itens correlacionados contidos no Item 5.24 do Edital, entendemos que, para fins de orçamentação e equalização de Propostas, a ANTT fornecerá, quando da publicação dos Editais definitivos, valores definidos de Verba Indenizatória prevista especificamente para cobertura de tais custos, para cada um dos lotes, e que deverão ser considerados igualmente por todos os concorrentes como dado de entrada nos modelos da proposta comercial, ficando estes, portanto dispensados de estimar a priori valores financeiros para fazer face a tais custos, cujo processamento ao longo da concessão seguirá os ditames do item 5.42 letra d do Edital. Nosso entendimento é correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Item 5.46 – Sugerimos que, a época da Revisão Qüinqüenal, a Concessionária terá o direito de propor à ANTT a inclusão e/ou relocação de Praças Auxiliares de Pedágio sempre que as condições de operacionalidade da Rodovia assim justificar.

Item 5.47 letra a - Licença Prévia Ambiental. A realização das obras iniciais é condição para o início da cobrança de pedágio. Estas obras geralmente prescindem da obtenção de Licença Prévia Ambiental. Caso esta Licença seja necessária, sua obtenção estará vinculada à realização das obras, que já é obrigação da Concessionária. Sugerimos, portanto, a exclusão desta exigência.

Item 5.85 – O direito da Concessionária de apropriar 15% de todas as Receitas Alternativas Líquidas referidas neste Item incide sobre o total destas receitas auferido durante todo o Contrato de Concessão. Está correto este entendimento? Caso negativo, favor esclarecer.

Item 5.100 –Sugerimos que, de forma análoga ao item 5.85, seja reconhecido expressamente o direito da Concessionária de apropriar 15% de todas as Receitas oriundas das Praças Auxiliares de Pedágio, para ressarcimento dos custos adicionais decorrentes das tarefas de implantação, supervisão e operação das mesmas.

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

PREÂMBULO – O DNIT deve assinar o Contrato como "Interveniente Anuente" das suas obrigações assumidas no Contrato e no Edital.

Item 1.7 – Deve ser estabelecida a prevalência dos termos do Contrato em caso de divergência com os do Edital.

Item 1.11 – A alteração unilateral do Contrato ensejará o imediato restabelecimento do inicial equilíbrio econômico-financeiro. Está correto este entendimento? Caso contrário, favor esclarecer.

Item 3.20 – A vedação imposta por este item refere-se a quais direitos oriundos da Concessão? Favor especificá-los.

Item 4.2 – Sugerimos que a parte final deste item seja complementada da seguinte forma: "... para outras Rodoviárias existentes a partir da assinatura deste Contrato. Fica excluído, no entanto, o risco de tráfego decorrente da implantação de vias alternativas concorrentes."

Item 5.4 - O prazo de 10 dias úteis, referido neste item, é muito curto tendo em vista a penalidade de caducidade proposta. Sugerimos o prazo de 60 dias para completar o processo de reposição de garantia.

Item 6.1 – Sugerimos estabelecer neste item o direito ao reequilíbrio do Contrato em caso de ocorrência de Força Maior.

Item 6.9 – Sugerimos que seja inserido um prazo máximo de até 3 (três) dias úteis para a expedição da referida Resolução.

Item 6.31 – Deve ser reconhecido que os efeitos decorrentes do atraso pela ANTT na autorização do reajuste tarifário serão considerados no reajuste do ano imediatamente subseqüente.

Item 6.40 – Incluir entre os fatos listados como determinantes da Revisão Ordinária o "atraso na autorização do reajuste tarifário pela ANTT".

Item 7.15 – Em função das obrigações financeiras previstas para a Concessionária no que tange aos ônus decorrentes das desocupações da faixa de domínio necessárias ao cumprimento das metas e objetivos da concessão, entendemos que, para fins de orçamentação e equalização de Propostas, a ANTT fornecerá, quando da publicação dos Editais definitivos, valores definidos de Verba Indenizatória prevista especificamente para cobertura de tais custos, para cada um dos lotes, e que deverão ser considerados igualmente por todos os concorrentes como dado de entrada nos modelos da proposta comercial, ficando estes, portanto dispensados de estimar a priori valores financeiros para fazer face a tais custos, cujo processamento ao longo da concessão seguirá os ditames do item 5.42 letra d do Edital. Nosso entendimento é correto? Caso negativo, favor esclarecer.

Item 7.16 – Autorização de acessos deverá ter a prévia anuência da Concessionária e deverá impor o reequilíbrio do Contrato.

Item 7.27 letra b – Ponto que deve ser retirado uma vez que esta restrição poderá trazer prejuízos à Concessionária.

7.29 – Sugerimos uniformizar a redação de cabine auxiliar, utilizando apenas praça auxiliar.

Item 11.3 letra g – Deve ser ressalvado que esta obrigação não alcança qualquer área incluída nas Licenças de Operação a serem obtidas pelo DNIT.

Item 11.4 letra j – Deve ser ressalvado que as licenças ambientais previstas neste item referem-se apenas às obras e serviços a serem realizados pela Concessionária, não abrangendo as obrigações do DNIT nos termos do Edital e do Contrato de Concessão.

Item 11.23 – Deve ser inserida a seguinte redação: "Eventuais alterações nos encargos da Concessionária decorrentes de modificações nas disposições regulamentares, desde que devidamente comprovadas, implicarão o restabelecimento, pela ANTT, do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão."

Item 11.33 – Em que hipóteses a Concessionária poderá realizar a subconcessão? O subconcessionário não poderá ser um Licitante que tenha participado da concorrência pelo mesmo Lote objeto da Concessão. Está correto este entendimento?

Item 12.3 – Sugerimos excluir a palavra "quaisquer", evitando-se sua interpretação de forma mais ampla.

Item 12.4 – Favor esclarecer o significado e alcance do termo "comitente-comissário" neste item.

Itens 12.28 e 12.29 – Sugerimos a exclusão destes itens, por serem impertinentes ao objeto do Contrato.

Item 13.3 – Letras A, B e C – Retirar da definição de Força Maior, Caso Fortuito e Fato do Príncipe a referência aos termos "imprevisível" e/ou "imprevisibilidade", por estar diverso da definição legal, e tornar inaplicável a caracterização destes eventos.

Item 14.14 – Deve ser inserida a seguinte redação: "Eventuais alterações nos encargos da Concessionária decorrentes de modificações nas disposições regulamentares, desde que devidamente comprovadas, implicarão o restabelecimento, pela ANTT, do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão."

Item 16.3 – Sugerimos a inclusão de processo arbitral, na forma prevista no Art. 23 – A da Lei 8.987/95.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18113

Contribuição: Especificar quais danos, ou desde que cobertos por serviços
previstos no Edital.
Tipo: 11.6
Justificativa: A concessionária não pode ser responsável pelo risco
integral, tendo responsabilidade por adotar todas as medidas prevista em
contrato.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18114

Contribuição: O edital relaciona vários Modelos os quais não estão anexos.
Como conseguir?
Tipo: 2.92

ANTT/OUVIDORIA/2006-18115

Contribuição: Ilmo. Sr. Alexandre N. Resende
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA N. 35/2006
(Brasília –DF, 20.02.2006- Auditório ANTT)

Objeto: Minutas de Edital e de Contrato de Concessão – 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – D.O.U. de 03/02/2006.

A entidade que subscreve a contribuição preconizada pela Direção-Geral da ANTT, em aviso apropriado publicado no D.O.U. em 03/02/2006, oferece as seguintes considerações:

A análise feita não é exaustiva. Começa pelo exame da escolha da Modalidade e Tipo de Licitação do Poder Concedente (ANTT).

MODALIDADE:

"EDITAL DE CONCESSÃO
LICITAÇÃO NA MODALIDADE DE LEILÃO PARA CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DOS LOTES RODOVIÁRIOS"

Com este preâmbulo se apresenta o Edital. Comentário: Em caso de Concessão, a modalidade é a Concorrência. O edital é de concorrência e não de concessão. A modalidade eleita pela Administração, também não pode ser a de Leilão. O conceito e a previsão de Leilão são próprios da Lei de Licitações, n. 8.666/93 (art.22, V, §5º). Não se aplica à concessão de serviço público, cuja regência parte da Lei (específica) n. 8.987/95.
Mais, o Tipo ou Critério de julgamento mereceria melhor redação, para compatibilizar-se com os termos da Lei das Concessões: "menor valor da tarifa do serviço a ser prestado combinado com o da maior oferta de pagamento ao Poder Concedente pela outorga da concessão" (p.ex). É o que dispõe o art. 15, I, II e III da Lei 8.987/95. Os critérios do art. 15 citado são um mandamento estanque e não se admite que o Poder Concedente opte por qualquer outro. O Leilão não está previsto no elenco dos incisos e parágrafos dos únicos critérios legais de julgamento de concorrência de exploração de serviço público. Leilão não se confunde com Maior Oferta de Pagamento. A maior oferta é escrita, envelopada e sigilosa. No leilão, de viva voz. Incompatível com a modalidade da concorrência.

Toda e qualquer menção à Leilão tem de ser suprimida do edital e da minuta do contrato.

TIPO OU CRITÉRIO DE JULGAMENTO

Quanto ao critério para julgamento do certame, além da referência feita no item anterior, pode-se dizer que a combinação dos critérios de menor tarifa e a maior oferta, ou seja, o pagamento pela outorga da concessão, têm amparo legal. Todavia, neste caso é imprescindível atribuir peso ou pontos para uma e outra, pois a menor tarifa pode não ser acompanhada da maior oferta do mesmo concorrente (§1º, art.15, Lei 8.987/95).

PRAZO DA CONCESSÃO:

Um quarto de século ou 6 mandatos presidenciais - 25 anos - é um prazo excessivo. Embora se diga não haver prorrogação, deixa uma porta aberta para que aconteça. Os serviços não são nenhuma Itaipú, de investimentos vultosos. É preciso que fique claro, para futuras demandas judiciais,

que não haverá prorrogação. Se for o caso, providencie-se nova licitação, fruto de experiência. O Edital e o Contrato devem prever, de maneira induvidosa, que o contrato se baseia no mecanismo clássico de concessão – B.O.T (Build-Operate-Transfer) "direito de exploração e prestação de um serviço por período determinado, ao fim do qual o projeto retorna às mãos da União". Sugere-se, portanto, apagar as ressalvas dos subitens 2.3 Edital e 1.11 Contrato.

Prazo longo não é garantia de eficiência, mas sinônimo de afrouxamento das concessionárias. De outra parte, o Poder Concedente fica engessado e sob ameaça permanente de ações indenizatórias, a título de reeqüilíbrio econômico e financeiro dos contratos. 15 anos ainda seria muito.

Enquanto isso, deve-se encontrar uma fórmula de coexistência com a CIDE, ou sua sucedânea, que se poderia desejar como algo mais honesto.

MODELO DE PEDÁGIO – PÚBLICO EM LUGAR DO PRIVADO:

A retomada de um serviço concedido por 25 anos não é coisa simples. Financeiramente, para Poder Concedente, é impraticável. É dever pensar nisso, pois poderá haver o convencimento de que a exploração direta do pedágio, pelo poder público, será mais vantajosa para o erário e principalmente para a bolsa dos usuários das vias. Serviço público concedido, para o qual a empresa privada é obrigada a pagar carga excessiva de impostos, como acontece, jamais terá tarifas módicas. Estamos vivendo um absurdo, em que até os municípios estão arrecadando 5% de ISSQN sobre o produto bruto da receita das praças de pedágios. As minutas deste edital estão na expectativa de se saber qual será a taxa de fiscalização destinada à ANTT, que tomou carona no reajuste anual das tarifas, com a garantia da variação do IPCA. Não parece correto a ANTT deixar de informar à Audiência Pública qual será o valor da Taxa.

Nestas condições não haveria impostos e tampouco taxas. Quando necessários os serviços de conservação e outros, objeto da pretendida delegação, as empresas particulares seriam contratadas mediante licitação orientada para se conseguir as propostas mais vantajosas. Não haveria sequer constrangimento na utilização de recursos da CIDE para complementação dos gastos nos Lotes Rodoviários. Usuário de rodovias não pode ser mera fonte de arrecadação e tributos, diretos ou indiretos.

O modelo de pedágio estatal precisa ser levado em conta, quando se fala de concessão por 25 anos.

REAJUSTE:

O reajuste da tarifa deve ser entendido como forma de atualização da tarifa no prazo de 12 meses, que siga uma fórmula explicitada no edital e contrato, tendo-se em vista a variação dos custos dos insumos aplicados na execução do PER (valor da tarifa básica; índice de terraplanagem para obras rodoviárias; índice de pavimentação para obras rodoviárias; índice de obras de arte especiais para obras rodoviárias; índice nacional de custo da construção; índice de serviços de consultoria para obras rodoviárias; índice geral de preços de mercado etc.). É, unicamente, remédio para fazer frente à corrosão do processo inflacionário. O reajuste-carona da taxa de fiscalização da ANTT pelo IPCA é leonino. É inaceitável o sistema simplista de corrigir pelo IPCA as tarifas devidas

às concessionárias. Enquanto estiver vigente a Lei que instituiu o Plano Real (§1º, art. 70, Lei n.9069, 29.6.1995) não há como se cogitar reajuste em menor espaço temporal. Não de pode aceitar a redução de prazo e a minuta gera mais do que uma expectativa, um subterfúgio.

O processo de reajuste tarifário inicia com o cálculo a ser apresentado pelas concessionárias e não pode haver dúvidas de que só será publicado depois de homologado pelo plenário da ANTT, em sessão pública. Não se trata, como se lê das minutas, de uma mera verificação.

A subcláusula 6.37 é elástica. Tem de se esclarecer o significado ou o conceito sobre "alteração de regras de reajuste e revisão".

PRAÇAS DE COBRANÇAS AUXILIARES:

Antes da pretensão apresentada de praças auxiliares, na audiência pública, convém que seja distribuído material suplementar com a descrição dos locais das praças de pedágios em todos os lotes, porque não se teve acesso a esta informação e da integralidade do PER.

A hipótese de praças auxiliares é rejeitada. É dentre outros, um componente explosivo, de caráter provocativo, que irá fomentar previsíveis e intermináveis ações judiciais das concessionárias, sempre querendo, e a de excitação e inquietação do ânimo dos usuários, reagindo.

COBRANÇA DE PEDÁGIO – UNIDIRECIONAL OU BIDIRECIONAL:

Qual o regime? Unidirecional: só no sentido de saída do pólo ou lote rodoviário. Ou, tanto na ida quanto na volta? Quem nas áreas conurbadas tiver mais de um deslocamento diário para as atividades de sustento, p.ex., pagará sempre, ou uma vez por dia por sentido? Estes aspectos sociais precisam estar presentes no debate.

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA:

Prever como obrigação da concessionária a prestação de serviços emergenciais de atendimento e remoção de acidentados e serviços de guinchos, caso isso não esteja no PER.

T.I.R:

Informar qual é a Taxa Interna de Retorno do contrato que deverá perdurar durante os 25 anos do prazo da concessão ora consentida pelo Poder Concedente. Isso será uma cobrança permanente das concessionárias, não importando a repercussão inflacionária futura, que poderá transformar a tarifa em algo impagável.

PRESTAÇÃO DE CONTAS À ANTT:

Incluir nas obrigações das concessionárias a prestação de contas do movimento financeiro, acompanhada dos respectivos contratos de veiculação institucionais na mídia (imprensa, emissoras de rádios e TV) e valores de todo o tipo de publicidade paga. Há evidentes sinais, em alguns Estados, de que altas somas mensais destinadas para este fim refletem desequilíbrio, excesso de gastos das concessionárias sem benefícios claros aos usuários.

Pede-se acolhimento a este resumido manifesto e juntada ao processo administrativo referente ao Aviso de Audiência Pública n.35/2006 para que possa merecer a devida atenção da ANTT.

Legitima esta pretensão da * o fato de que usuários do
Estado do Rio Grande do Sul, em seus deslocamentos, estarão sujeitos aos pedágios nos Lotes Rodoviários a serem licitados e pelo indesejado exemplo que se dará ao Programa de Concessão Rodoviária do RS, inclusive pelo modelo de licitação apresentado pela ANTT.

Atenciosamente, *

(cópia para o TCU, MPF e Líderes Partidários no Congresso)

Tipo: Modalidade leil
Justificativa: A * constata grave prejuízo ao país, aos transportadores, principalmente os autônomos e aos cidadãos usuários de rodovias o irregular processo de concessão de 3000 km, em andamento.
Não é admissível que uma entidade tão importante, visivelmente, proceda a concretização de concessões rodoviárias com escancaradas aberturas, que certamente se farão presentes nos contratos contratos, não por 25 anos, na realidade por 50 anos, com danosas concequencias para toda a sociedade brasileira.
Como * possuímos dados, informações
e sugestões de soluções que seguem critérios de primeiro mundo, aceitas pelos usuários e benéficas para o o Poder Público.
Lamentamos e contestamos a forma como está sendo feito o processo de concessão rodoviária.
Se Vossa Senhoria, que sabemos estar imbuido de espírito público, puder, com mais vagar, e corrigindo as irregularidades, nos proporcionar verdadeira contribuição, tenha a certeza que o faremos.
Atenciosamente, *

ANTT/OUVIDORIA/2006-18120

Contribuição: Deve ser suprimida a palavra "quaisquer".
Tipo: 12.3
Justificativa: A Concessionária só deve assumir a responsabilidade de prejuzos que tenham sido causados diretamente por ela.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18125

Contribuição: a. Ao adotar um único Edital de Licitação para os 7 lotes a ANTT pretende exigir que a composição de consórcio licitante seja a mesma para todos os lotes?
b. Os recursos administrativos ou judiciais poderão ser isolados para qualquer um dos lotes ou para todo o Edital?
c. O contrato será firmado para um determinado lote, mesmo que o processo licitatório permaneça aberto?
d. Para participar de vários lotes, a capacidade econômico-financeira quanto ao Patrimônio Líquido da licitante será o somatório dos lotes que propor ou deverá atender individualmente?

e. No item 1.6.e - O cálculo do patrimônio líquido dos consórcios não deveria atender à decisão do Tribunal de Contas, conforme item 8.1.1. das Decisões de Plenário 586/2001 e 587/2001 (Ata No.34/2001), ratificada pelo Acordão 1.366/2003, conforme item 9.1.2.
f. No item 1.8 – XX - A PROPOSTA COMERCIAL é definida no Edital como “a oferta feita pela Licitante para a exploração da Concessão, a ser elaborada de acordo com as orientações deste Edital”. A “oferta” mencionada, refere-se a Tarifa, ou Outorga?
g. Como as Ofertas de Tarifa serão feitas antes da abertura das PROPOSTAS COMERCIAS, estas não deveriam ser abertas nesta fase para analisar a sua exeqüibilidade do fluxo de caixa juntamente com os lances?
h. A lei 11.196/05 prevê a inversão das fases dos processos licitatórios, mas não a realização de parte da fase de Habilitação antes e parte depois. Segundo a Lei 8.666/93 a apresentação de Garantia de Proposta faz parte da Habilitação.
i. Qual será o tratamento à disposição legal de que “passada a habilitação não cabe desclassificação em função das fases já realizadas...” (Lei 8.666/93)?
j. Como serão preservados os direitos das licitantes de impetrarem recurso no caso de inabilitação em decorrência da avaliação das Garantias?
k. Como serão formalizadas as decisões referentes às 3 fases do processo licitatório?
l. Como serão tratados os direitos das licitantes de impetrarem recurso em qualquer dos casos previstos, inclusive quanto a analise das propostas e documentos apresentados pelas demais Licitantes?
m. Quem será responsável pelo processo licitatório? A Comissão de Outorga ou a CBLC/BOVESPA? Pelo Edital, algumas decisões estarão à cargo de uma ou de outra.
n. O item 2.18 do Edital define que “...a Licitante deverá incluir a elaboração de todos os projetos executivos necessários à execução das obras e serviços constantes....” . Seriam os custos desta elaboração?
o. A exigência de balanço patrimonial e demonstrações contábeis completas dos três últimos exercícios sociais será para atender qual análise? Uma empresa nova não atenderia esta condição.
p. No caso das pessoas jurídicas constituídas no mesmo ano fiscal em que ocorrer o Leilão e que apresentarão a cópia do balanço de abertura, estarão sujeitas à análise dos mesmos índices ILG e ILC?
q. Em que fase se analisará a sociedade corretora?
r. Não fica claro qual será a data de referência dos valores das tarifas. Valem as dos estudos de viabilidade ou o Edital trará um valor atualizado para a época do leilão?
s. Como manter “inalterados todos os demais itens do fluxo” ajustando o valor da Proposta Comercial para apenas a redução da TIR apresentada no seu fluxo de caixa? Vários elementos da equação estarão relacionados com as receitas estimadas e resultados (impostos).
t. O item 2.89 alínea “k” do Edital define que será desclassificada a Proposta Comercial que “apresentar oferta de valor de Tarifa Básica de Pedágio manifestamente inexeqüível, nos termos do § 2º do art. 15 da Lei no 8.987, de 1995, e nos termos do § 1º do art. 48 da Lei nº. 8.666, de 1993”.

- Neste caso, o processo será retomado na fase 1 de Oferta de Tarifa?
- E se esta tarifa proposta foi referenciada para os participantes que entraram na fase 3, quem deixou de participar não entraria com recurso?

u. Qual a sustentação legal, para a alteração do valor permitido da variação da tarifa de 10% (dez por cento) para apenas 5% (cinco por cento).

Tipo: 1.6.e

ANTT/OUVIDORIA/2006-18127

CONSIDERAÇÕES E SUGESTÕES DO SETCEPAR PARA A AUDIÊNCIA PÚBLICA 035/2006 DA ANTT

O *, faz saber suas Considerações e Sugestões referentes à Segunda Etapa das Concessões de Rodovias Federais Brasileiras.

As considerações e sugestões abaixo, foram executadas a partir do detalhamento do Edital de Licitação, pois o mesmo congrega todos os estudos de viabilidade que foram utilizados para a sua elaboração.

TÍTULO I – Capítulo IV – itens 1.10 e 1.11:

Prazo de Concessão 25 anos sem prorrogação.

SUGESTÃO: Utilizar um prazo intermediário de 15 anos, permitindo uma prorrogação 10 anos desde que a concessionária esteja cumprindo com todos os seus compromissos contratuais.

CONSIDERAÇÕES: Desde que a Concessionária cumpra todos os compromissos contratados, fica preservada a garantia de continuidade no seu negócio, e seu investimento ainda pode ser efetivado de uma forma segura e consistente. Garante também ao usuário a manutenção de um serviço de qualidade.

TÍTULO I – Capítulo V – item 1.12:

Uso de Valor de Outorga na licitação.

SUGESTÃO: Utilizar somente o menor valor da tarifa, eliminando o valor de outorga da licitação.

CONSIDERAÇÕES: È incontestável que o valor de outorga desembolsado pelas empresas que participam da licitação tem influência direta no preço da tarifa ofertada. Então é vantajoso aos usuários ter uma tarifa menor de pedágio, do que saber que foi pago um valor pelo trecho e não saber o que foi feito com este dinheiro ou aonde foi aplicado (Ver CPMF, CIDE e outros impostos)

TÍTULO III – Capítulo I – seção IV - item 3.32:

Cronograma e plano de trabalho.

SUGESTÃO: Especificar antes da formalização do contrato, todos os cronogramas de obras.

CONSIDERAÇOES : O item 3.32 só prevê que a empresa vencedora da licitação submeta à aprovação da ANTT o cronograma de serviços pertinentes aos "trabalhos iniciais" apesar do PER prever além destas, as Obras de Recuperação Estrutural, de Monitoração, de Conservação, de Manutenção, de Melhoramentos e de Operação.

TÍTULO III – Capítulo I – seção V – sub seção I - item 3.30:

Seguro Garantia.

SUGESTÃO: Contratar uma apólice com renovação anual, e não por todo o período da concessão.

CONSIDERAÇÕES: Este procedimento, como já provado nas licitações do Estado do Paraná, reduz substancialmente o preço do seguro e faz efeito na redução de tarifas.

TÍTULO III – Capítulo I

Contratos de Concessão

SUGESTÃO: Fazer constar nos contratos, de forma detalhada, que devem ser informados sempre que solicitado os custos de operação da via, de conservação da via e os administrativos, bem como a arrecadação de cada trecho.

CONSIDERAÇÕES: A sociedade precisa ter clareza, transparência e poder avaliar os resultados das concessões.

TÍTULO V - Capítulo I – Seção I – itens 5.3, 5.4, 5.6 e 5.7:

Obras e Serviços.

SUGESTÃO: Deixar muito claro o assunto das obras, forçando o cumprimento dos cronogramas e não colocar em contrato “ganchos” que permitam as empresas não executarem obras ou solicitar aumentos de tarifas.

CONSIDERAÇÕES: Neste ponto quem lê o Edital fica com a clara sensação de que as obras não serão realizadas no prazo ou nem realizadas, e que as tarifas serão reajustadas fora dos patamares especificados no edital, tudo por conta de expressões como: “ Depende de autorização” (5.3), “Poderá ser alterado em função da evolução do tráfego” (5.4), “A inexecução de obras e serviços” (5.6), “Promover o reequilíbrio econômico-financeiro” (5.6), “Ajuste na Tarifa Básica do Pedágio” (5.6), “Justificada impossibilidade de execução de algum encargo” (5.7) e “Admitir sua postergação ou retirada do cronograma” (5.7). Deve ficar claro que no contrato quais os riscos do negócio que deverão ser assumidos pelas concessionárias.

TÍTULO V – capítulo II – Seção I – 5.29 e 5.31:

Tarifa Básica de Pedágio – Quadro de tarifas.

SUGESTÃO: Considerar veículos de 07 eixos, os Bitrens na tabela.

CONSIDERAÇÕES: A resolução CONTRAN 184, posterior ao edital, considerou os Bitrens como veículos normais, então não é justo que se pague tarifas de oito eixos para um veículo de sete eixos, devendo, por agora eles serem veículos legais, incluí-los na tabela de cálculo.

TÍTULO V – capítulo II – Seção III – 5.40 e 5.41:

Tarifa Básica de Pedágio – Revisões nos preços

SUGESTÃO: Deixar muito claro o assunto das revisões fora dos índices e datas especificados.

CONSIDERAÇÕES: A maior reclamação das empresas e de toda a sociedade refere-se ao preço do pedágio. Mesmo que este edital proponha preços menores, ele permite nas entrelinhas uma correção gradativa destes preços, como no item 5.41 – “ Qualquer alteração nos encargos da concessionária pode importar na revisão do valor da TBP” ou 5.42 – b – “ Sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER” e 5.42 – c – “ Sempre que ocorrências supervenientes , decorrentes de força maior ... resultem em acréscimo de custos da concessionária”.

TÍTULO V – Capítulo VI – 5.67

Quantidade de praças de pedágio

SUGESTÃO: Diminuir a quantidade de praças de pedágio.

CONSIDERAÇÕES: A cada praça de pedágio os veículos param, muitas vezes aguardam em filas e estes procedimentos atrasam as viagens e aumentam os custos das mesmas com referência à consumo de combustível , tempo de direção e outros parâmetros.

TÍTULO V – Capítulo VI – 5.67

Estrutura de apoio dos trechos

SUGESTÃO: Diminuir a estrutura de apoio em prol de diminuição de tarifa.

CONSIDERAÇÕES: Ao se analisar a estrutura de apoio solicitada para, por exemplo, o Trecho 6 – São Paulo a Curitiba, de 10 Ambulâncias de resgate, 10 UTI’s móveis, 13 guinchos,6 caminhões de apoio, e mais 10 veículos de inspeção de tráfego, acreditamos estar existindo certo exagero nestas solicitações para um trecho de 400Km. Como isto é investimento das empresas licitantes, está sendo considerado no preço da tarifa. Devemos levar também em conta que após o pedágio, as estradas (esta em particular) , teoricamente estarão em melhores condições, sem necessitar de tal estrutura de apoio.

TÍTULO V – Capítulo VI – 5.67

Estrutura de apoio em telefonia.

SUGESTÃO: Trocar os pares de Call box por uma eficiente cobertura de telefonia celular.

CONSIDERAÇÕES: Atualmente todas as pessoas tem telefone celular e se houver um bom sistema de antenas que mantenham o sinal, se torna muito mais barato e eficiente do que os call box que são de manutenção constante e onerosa, e impactam na tarifa.

TÍTULO V – Capítulo IX – 5.76 a 5.80

Percentual da verba de fiscalização

SUGESTÃO: Sejam reanalisados os valores desta verba de 1,5% para os trechos 1 a 4 e de 2,5% para os trechos 5 a 7.

CONSIDERAÇÕES: Já é obrigação da ANTT a fiscalização de todos os trechos licitados. Os valores previstos são muito altos pois as estradas licitadas apresentam um grande volume de tráfego. A redução dos índices deve ser revertido em redução da tarifa.

TÍTULO V – Capítulo IX – 5.76 a 5.80

Demonstrativo da verba de fiscalização

SUGESTÃO: Seja apresentado pela ANTT, anualmente, relatório público das entradas e das saídas desta verba

CONSIDERAÇÕES: A certeza da utilização da verba na sua finalidade e não em outras finalidades que não representem ganho aos usuários das rodovias.

Finalizando, cabe ressaltar, que nós do * , estamos extremamente preocupados com a possibilidade de vermos implantados novos pedágios em nossas Regiões Sul e Sudeste, pois esses pedágios irão gerar aumento de custos consideráveis a nossas empresas, e nossos clientes estão inflexíveis em nos repassar os valores relativos aos mesmos, na medida em que tais índices estão aumentando consideravelmente o valor dos fretes.
É importante ressaltar, que o Sul continua sendo essencialmente agrícola e que os valores dos pedágios, pesam sobremaneira em produtos de baixo valor agregado.
Além disso, há uma questão de justiça social.
Ajudamos a criar a CIDE (que nos foi prometida como sendo a solução para os problemas das rodovias). Entretanto, passados quatro anos, vemos que os recursos de mais esse imposto foram desviados em sua maioria (83%).
Sabemos que os valores arrecadados são suficientes para consertar e manter TODA A MALHA VIÁRIA BRASILEIRA. Assim sendo, não haveria necessidade de mais pedágios se esses recursos fossem EFETIVAMENTE APLICADOS.

Se o pedágio for irreversível, então que se acabe com a CIDE e teríamos uma sensível redução no valor do óleo diesel, que é nosso maior insumo.

Esta é a nossa contribuição

Atenciosamente, *

ANTT/OUVIDORIA/2006-18129

Contribuição: Fundos de pensão não são pessoas jurídicas. Ainda assim podem participar diretamente da licitação(isolamente e em consórcio) ou precisam de criar veículos de investimentos(pessoas jurídicas que detenham participações)?
Tipo: 1.23
Justificativa: Dúvida

ANTT/OUVIDORIA/2006-18131

Contribuição: Da qualificação técnica. Exigência de qualificação técnica compatível com o objeto licitado.
Tipo: Cap II - 2.25
Justificativa: Atender ao artigo 30 da lei 8.666/93 em todas as suas recomendações que trata da qualificação técnica, protegendo o interesse público.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18133

CONTRIBUIÇÕES, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES
SOBRE O EDITAL DE CONCESSÃO No 001/2006 - ANTT

A- SUGESTÃO PARA MUDANÇA DE 1 PARA 7 EDITAIS, UM PARA CADA LOTE:

Capítulo I
Disposições Iniciais
1.1 A UNIÃO, representada pelo Ministério dos Transportes, localizado na Esplanada dos Ministérios, Bloco “R”, em Brasília, Distrito Federal, e pela Agência Nacional de
Transportes Terrestres - ANTT, Autarquia Federal, com sede na cidade de Brasília, Distrito Federal, Setor Bancário Norte, Quadra 02, Bloco “C”, Lote 17, Edifício Phenícia, daqui por diante denominada ANTT, torna público que realizará Licitação, na modalidade de Leilão, para CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO PRECEDIDA DA EXECUÇÃO DE OBRA PÚBLICA, compreendendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração dos LOTES RODOVIÁRIOS, abaixo relacionados, nos termos definidos neste Edital e seus Anexos:

Comentário: Trata-se de 1 (um) Edital, 1 (uma) Licitação, com 7 (sete) Lotes.

Seção IV
Do Exame da Habilitação e da Proposta Comercial
2.93 Caso a Licitante vencedora venha a ser inabilitada e não existam outras Licitantes classificadas na terceira fase do Leilão e habilitadas, a Licitação será revogada, conforme previsto na legislação em vigor.

Comentário: Trata-se da “Revogação” de um determinado LOTE RODOVIÁRIO, porém “revogação” aplica-se ao Edital, que no caso é único para os 7 (sete) lotes. Ao se “revogar” um determinado LOTE RODOVIÁRIO, estará se revogando todos os outros LOTES do mesmo Edital. Assim, sugerimos que sejam lançados 7 editais, um para cada lote.

B- USO INADEQUADO DE “PROPONENTE CLASSIFICADA” NA FASE DE LEILÃO:
Capítulo II
Informações gerais sobre a Licitação
1.4 A Licitação de todos os Lotes Rodoviários definidos na Resolução do CND será realizada na mesma sessão pública de Leilão.
1.5 A entrega dos envelopes de Habilitação, Proposta Comercial e Oferta de Tarifa para cada um dos Lotes Rodoviários será realizada em sessão pública, por ordem de convocação do Diretor do Leilão da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA.
1.6 O procedimento de Licitação para cada Lote Rodoviário obedecerá aos requisitos dos itens 12.67 a 12.83 e será concluso após a definição da Licitante classificada em primeiro lugar quando, então, será dada seqüência aos procedimentos de Licitação dos demais Lotes Rodoviários.

1.7 O procedimento referente ao Lote Rodoviário subseqüente somente terá início após a conclusão do anterior. (Análise da Habilitação)

Comentário: A redação correta do item 1.6 é: "O procedimento de Licitação para cada Lote Rodoviário obedecerá aos requisitos dos itens 2.67 a 2.83 e será concluso após a definição da Licitante classificada em primeiro lugar quando, então, será dada seqüência aos procedimentos de Licitação dos demais Lotes Rodoviários."

Comentário: Uma Licitante Classificada, é a que em um processo de concorrência, após ser considerada habilitada, atendendo a todas as exigências do edital, tem sua proposta comercial classificada de acordo com o critério estabelecido (menor preço, menor tarifa, maior outorga). No caso, todas as licitantes "classificadas" estão dependentes da análise posterior de sua documentação, podendo então ser inabilitadas. Esta "Classificação" é então inexistente. Voltamos a tratar no Item G abaixo desta questão.

C- POSSIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO EM APENAS ALGUNS DOS SETE LOTES:
TÍTULO II DA LICITAÇÃO
Capítulo I
Dos Procedimentos da Licitação
2.1 Este Edital disciplina o procedimento da Licitação, que será realizada da seguinte forma:
a) sessão pública com entrega dos envelopes, em ordem seqüencial dos Lotes, contendo, individualmente, para cada um dos Lotes, a Documentação de Habilitação, a Proposta Comercial e a Oferta de Tarifa;
b) o Diretor do Leilão convocará as representantes das Licitantes para entrega dos envelopes de cada Lote Rodoviário, na forma definida na alínea "a";

Comentário: Uma Licitante que não queira participar de todos dos 7 lotes não poderá entregar os envelopes para cada um dos lotes, como acima.
Pergunta: É possível a participação de licitante em apenas alguns dos sete Lotes Rodoviários?

D- INCOERÊNCIA ENTRE ESCOPO DA CONTRATAÇÃO E ATESTAÇÃO TÉCNICA SOLICITADA:
Capítulo II
Da Entrega da Documentação de Habilitação e das Propostas Comerciais
Subseção II
Da Qualificação Técnica
2.25 A documentação relativa à Qualificação Técnica consiste em:
a) registro ou inscrição na entidade profissional competente do(s) responsável(eis) técnico(s), indicado(s) pela Licitante;
b) documento hábil de comprovação de que a Licitante possui em seu quadro, na data da Licitação, profissional(ais) de nível superior detentor(es) de atestados de responsabilidade técnica, emitidos por entidades públicas ou particulares, devidamente certificados pelos Conselhos que regulamentem o exercício das respectivas profissões, de execução, gerência ou supervisão de: i) construção e/ou restauração de pavimentos de concreto asfáltico; e ii) obras de arte especiais (pontes ou viadutos); e ...

Capítulo II
Do Equilíbrio Econômico e Financeiro da Concessão
5.26 A Concessão constitui empreendimento destinado a investidores que, além de possuírem capacidade econômico-financeira para financiar, com recursos próprios e/ou de terceiros, as obras e serviços que constituem os encargos da Concessão, detenham capacidade técnica, própria ou contratada, comprovada quando da Qualificação Técnica, para promover a execução das obras e

serviços a serem concedidos, e capacidade administrativa para gerenciar a exploração do Lote Rodoviário.

Comentário: As Exigências de qualificação técnica são exigências típicas de contrato de execução de obras, sem nenhuma consideração às atividades de operação e exploração de rodovia, que é a essência deste contrato de concessão. Desconsidera também o solicitado no próprio Edital no item 5.26. Sugerimos que seja exigido nos mesmos moldes do solicitado para construção e/ou restauração de pavimentos de concreto asfáltico e obras de arte especiais (pontes ou viadutos); operação e exploração de sistema rodoviário pedagiado concessionado, com um mínimo de XX.000 VMD (Veículo médio dia). As quantidades exigidas serão compatíveis com o tráfego estimado de cada lote.

E- INCOERÊNCIA ENTRE OS POSSÍVEIS LICITANTES E ATESTAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA SOLICITADA:
Capítulo VII
Das Licitantes
1.23 Poderão participar desta Licitação pessoas jurídicas brasileiras e estrangeiras, instituições financeiras, fundos de pensão e fundos de investimentos em participações, isolados ou reunidos em consórcio, que satisfaçam plenamente todas as suas disposições e a legislação em vigor.

Capítulo II
Da Entrega da Documentação de Habilitação e das Propostas Comerciais
Subseção II
Da Qualificação Econômico-Financeira
2.30 A documentação relativa à Qualificação Econômico-Financeira será constituída por:
... c) comprovação do Patrimônio Líquido, em valores do mês da apresentação da documentação, igual ou superior a ( ) ,...
2.33 Além das exigências previstas nos itens 2.30 a 2.32, as Licitantes deverão comprovar que dispõem dos índices econômico-financeiros mínimos previstos abaixo:
I - Índice de Liquidez Geral, igual ou superior a ( ), ...
II - Índice de Liquidez Corrente, igual ou superior a ( ), ...

Comentário: Nos balanços dos Fundos de Pensão e Investimentos não existem as contas Ativo Circulante, Realizável a Longo Prazo, Passivo Circulante ou Exigível a Longo Prazo. Como proceder para avaliá-los? Lembramos que os editais lançados no passado previam índices específicos para instituições financeiras e fundos de investimento e pensão.

F- ESCLARECIMENTO SOBRE INCLUSÃO DE CUSTOS RELATIVOS A PROJETOS EXECUTIVOS, DESAPROPRIAÇÕES E LICENÇAS AMBIENTAIS NA PROPOSTA.
Capítulo II
Da Entrega da Documentação de Habilitação e das Propostas Comerciais
2.18 A proposta da Licitante deverá incluir a elaboração de todos os projetos executivos necessários à execução das obras e serviços constantes do PER, bem como a obtenção das respectivas licenças ambientais e execução das desapropriações necessárias.

Comentário: Para melhor esclarecimento, sugerimos a seguinte redação deste item “A proposta da Licitante deverá incluir os custos relativos a elaboração de todos os projetos executivos necessários à execução das obras e serviços constantes do PER, bem como os custos relativos a obtenção das respectivas licenças ambientais e execução das desapropriações necessárias.”

G- INADEQUABILIDADE DO PROCEDIMENTO DE INVERSÃO DE ABERTURA DOS ENVELOPES OFERTA DE TARIFA E PROPOSTA COMERCIAL x DOCUMENTAÇÃO

A lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, alterou no seu Art. 120 a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que passou a vigorar acrescida dos arts. 18-A, 23-A e 28-A:
"Art. 18-A. O edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que:
I - encerrada a fase de classificação das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital;
II - verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor;
III - inabilitado o licitante melhor classificado, serão analisados os documentos habilitatórios do licitante com a proposta classificada em segundo lugar, e assim sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital;
IV - proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas."

Comentário: No caso de posterior inabilitação de licitante vencedora da primeira fase do Leilão quando da análise de sua documentação, tanto o valor de seu lance quanto a faixa de 5% não são válidos, devendo ser observada as condições técnicas e econômicas da nova vencedora. Para que não haja recurso pelo não atendimento dos itens II, III e IV acima, a abertura da Documentação de Habilitação deve ser feita imediatamente após a abertura do envelope de Oferta de Tarifa.

Entendemos que toda a “Seção III, Do Procedimento Específico do Leilão para cada Lote Rodoviário”, fere frontalmente a lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, a chamada de MP do Bem, por estar forçando condições econômicas e seletivas (faixa de 5%) de um proponente que eventualmente será inabilitado aos demais licitantes. Não está sendo obedecido o disposto no item I, que define a abertura do invólucro do licitante mais bem classificado encerrada a fase de oferecimento de lance.

H- INSTRUÇÃO EQUIVOCADA DO EDITAL:

Capítulo III
Do Leilão
Seção III
Procedimentos Específicos de cada leilão
2.77 O ajuste na Proposta Comercial das Licitantes que ofertarem, na segunda fase do Leilão, a tarifa vencedora, será feito obrigatoriamente pela redução da TIR apresentada no seu fluxo de caixa, permanecendo inalterados todos os demais itens do fluxo.

Comentário: “A TIR (taxa interna de retorno) é a taxa (percentual) intrínseca de retorno de um projeto. E igual à taxa de desconto que iguala o valor presente das entradas e saídas de um fluxo de caixa, ou seja, é o retorno que se obtém de um determinado investimento (saída de caixa), e dos excedentes de caixa gerados (entradas de caixa) por este investimento durante um determinado período”.(Princípios de Administração Financeira, Gitman, Lawrence J.)

Pelo próprio conceito da TIR não nos parece possível seguir as orientações do item 2.77.

Sugerimos a seguinte redação “O ajuste na Proposta Comercial das Licitantes que ofertarem, na segunda fase do Leilão, a tarifa vencedora, será feito obrigatoriamente pela substituição do valor da tarifa vencedora no seu fluxo de caixa, mantendo o volume de tráfego inicialmente previsto inalterado, assim como os custos e investimentos, com a correção correspondente na receita total, impostos, tributos e alíquotas. A TIR resultante deste novo fluxo de caixa será a considerada como referência para eventuais estudos de reequilíbrios futuros”.

I- REAJUSTE COM PERDA INICIAL:

Capítulo II
Seção II

Do reajuste da Tarifa básica de Pedágio

5.37 O Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT será calculado com base na variação do IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior da data de realização do Leilão e o mês anterior à data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

IRT = IPCAi / IPCAo

Onde:

IPCAo – IPCA do mês anterior à data de apresentação da Proposta Comercial;
IPCAi – IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

Comentário: Como as Tarifas Máximas de Pedágio, que serão objeto de nova Resolução CND, estão calculadas segundo os documentos "Comparativo de Tarifas" da ANTT com base DEZEMBRO de 2005, nos parece descabido que o proponente tenha que assumir uma perda inicial no seu reajuste aceitando-o com data base da apresentação da Proposta Comercial, e não na definida de DEZEMBRO de 2005.

J- INSTRUÇÃO INCOMPLETA DO EDITAL:

Capítulo IX
Do Verba da Fiscalização

5.78 O valor anual a título de Verba de Fiscalização a ser considerado pela Licitante na sua Proposta Comercial deverá corresponder a 1,5% (um e meio por cento) do valor estimado da receita bruta projetada para cada ano do contrato para os Lotes 1, 2, 3 e 4 e de 2,5% (dois e meio por cento)para os Lotes 5, 6 e 7.
5.79 A Verba de Fiscalização será corrigida com o mesmo índice e na mesma data da Tarifa Básica de Pedágio e incidirá, percentualmente, sobre a receita decorrente de eventuais alterações na Tarifa Básica de Pedágio.
5.80 A verba anual de Fiscalização será distribuída em doze parcelas mensais de mesmo valor e recolhida à conta da ANTT até o quinto dia útil do mês subseqüente ao vencido.

Comentário: As redação dos itens 5.78 e 5.79 nos parece contraditória.
Como as verbas para cada lote são um determinado percentual (1,5% ou 2,5%) do valor da receita total, óbvio que quando houver reajuste de tarifa, a receita total terá este mesmo percentual de reajuste, assim como qualquer de seus percentuais. O reajuste da verba da fiscalização é automático e dependente apenas do reajuste do valor da tarifa.
A redação do item 5.80 não nos parece adequada. A "verba anual de fiscalização" ou é um valor fixo, ou como aqui previsto, um percentual da receita total, sendo uma avaliação para efeito do estudo da viabilidade. Não contempla acréscimos ou eventuais decréscimos da receita mensal referente a sazonalidade, tráfego e mesmo o reajuste da tarifa/receita que dependem do mês da apresentação da proposta. O correto, é que o percentual seja aplicado sobre a receita do mês anterior.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18135

Á
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
Setor Bancário Norte, Quadro 2, Bloco " C" , Lote 17, Edifício Phenicia
BRASILIA-DF

Ref.: Edital de Concessão n º 001/2006

A *, estabelecida à *, inscrita no CNPJ sob o n º *, sugere a seguinte redação para o Parágrafo 1.26 - alínea e) do Edital de Concessão n º 001/2006.

e) para efeito de Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio, o Patrimônio Líquido a ser considerada será o resultado do somatório dos Patrimônios Líquidos de cada consorciada.

Comentário :

Esta sugestão esta baseada no Artigo 33 – alínea III da Lei 8.666/93, que admite outra forma para determinação do Patrimônio Líquido além daquela descrita naquele artigo.

Atenciosamente, *

ANTT/OUVIDORIA/2006-18137

Contribuição: pontos importantes para os municipios da Região
Metropolitana de Curitiba
Tipo: lote 6

ANTT/OUVIDORIA/2006-18140

Contribuição: O limite de 30% parace ser ilegal, pois quebra o princípio
da isonomia.Além do mais invade a competência da Secretaria de Previdência
Complementar. Para uma melhor segurança jurídica, não seria melhor a
supressão do item 1.24?
Tipo: 1.24
Justificativa: Evitar impugnação!

ANTT/OUVIDORIA/2006-18141

Contribuição: O ESTABELECIMENTO DO VALOR GLOBAL PARA O CUSTO DAS OBRAS, CONFORME CONTRATO, SIGNIFICA QUE O CRONOGRAMA DO PER PODE SOFRER AJUSTES?
Tipo: CAPITULO VI
Justificativa: A PERGUNTA É FEITA JÁ QUE A MODELAGEM DAS CONCESSOES, APRESENTADA EM POWER POINT FIXA O CRONOGRAMA PELO PER. NO ENTANTO O EDITAL
CITA QUE O RISCO DOS QUANTITATIVOS GLOBAIS É DA CONCESSIONÁRIA. O QUE SE QUER SABER É SE ESTE RISCO PERMITIRIA - FORA OS TRABALHOS INICIAIS - UM AJUSTE NO CRONOGRAMA DO PER, PARA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS OU SE AS INTERVENÇÕES DEVEM SER FEITAS EXATAMENTE COMO PROJETADAS NO MESMO.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18142

Contribuição: Pela leitura entende-se que o limite de 30% é para
participação direta do Fundo isoladamente ou em consórcio na licitação,
não se aplicando na hipótese do licitante ser um veículo de investimento,
ou seja, se o licitante for uma pessoa jurídica com participação
acionária de Fundos. O entendimento está correto?
Tipo: 1.24
Justificativa: Dúvida.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18143

Contribuição: QUERO ME INSCREVER PARA FAZER A DEFESA VERBAL DE MINHA TESE

DE NÃO COBRANÇA POR PARTE DOS CARROS QUE TENHAM PLACAS DE MANDIRITUBA JÁ
QUE UMA DAS PRAÇAS DEVERÁ FICAR NA CIDADE.
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: MUITAS PESSOAS TEM NEGÓCIOS EM CURITIBA, A COBRANÇA EM MANDIRITUBA AFETARIA DIRETAMENTE A ECONOMIA MUNICIPAL.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18144

Contribuição: Sugerimos incluir no Programa de Exploração Rodoviária, a implantação pela concessionária, de áreas adequadas ao estacionamento de veículos transportando Produtos Perigosos, conforme estabelecido no art. 14 do decreto 96044 de 18/05/88. Tais estacionamentos deverão ser implantados de acordo com a Norma ABNT NBR 14095 (Área de Estacionamento Para Veículos Rodoviários de Transporte de Produtos Perigosos, fevereiro/03)
Tipo: 10.3
Justificativa: Entendemos que os editais anteriores não fizeram tal previsão, o que redunda na atual inexistência de locais adequados e seguros para o estacionamento de veículos transportando produtos perigosos,
permitindo o descanso/pernoite dos motoristas. A inexistência de tais áreas faz com que os veículos transportando Produtos Perigosos tenham que estacionar em postos de serviços que não se encontram totalmente dotados dos requisitos de segurança patrimonial ambiental e pessoal.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18145

Proposta da Concessão

Duplicação do trecho da BR-101/RJ no trecho compreendido entre Macaé e Campos

Justificativa:

a) Trânsito intenso entre as duas cidades, principalmente por Campos ter se tornado um Polo Universitário, com trânsito diário de mais de 2.000 mil estudantes que vêm de Macaé, Quissamã, Conceição de Macabu e outras cidades vizinhas. Existe também um grande número de trabalhadores que fazem o trecho Campos/Macaé diariamente. só na Petrobrás são mais de 1.500 pessoas que retornam diariamente de Macaé;

b) Trecho com traçado irregular, "mal-feito", cheio de curvas perigosas, desnecessárias, podendo obedecer a um novo traçado em linha reta, oferecendo segurança para o trânsito intenso e pesado que passa todos os dias pelo trecho citado;

c) Trecho da BR-101/RJ - ES/RJ, com maior índice de acidentes graves e óbitos no local - Macaé, Serrinha, Caixeta - entrada da cidade de Campos;

d) Solicitamos prioridade neste trecho Campos/Macaé com duplicação na rodovia e não 3ª pista. Representa situação grave de saúde pública com acidentes graves com alta mortalidade no local do evento;

e) Outrta preocupação da * e da * , é o pedágio que será instalado no trecho Campos/Macaé, o que poderá acarretar ônus para usuários que trafegam diariamente.

Certos da atenção dispensada, agradecemos antecipadamente.

Atenciosamente, *

ANTT/OUVIDORIA/2006-18146

Contribuição: O QUE ESTARÁ VALENDO: A EXIGENCIA DE TODAS AS LICENÇAS AMBIENTAIS DO ITEM G, 11.3 DO CONTRATO, OU O ITEM 5.21 DA SEÇÃO III DO EDITAL, QUE DIZ SER O DNIT RESPONSAVEL PELA OBTENÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO?
Tipo: CAPITULO XI
Justificativa: DO DISPOSTO ACIMA PODE-SE INFERIR QUE O DNIT ESTARIA RESPONSAVEL POR REGULARIZAR TUDO ATE O MOMENTO DA CONCESSAO, CABENDO A CONCESSIONÁRIA APENAS O ONUS DO QUE ESTIVER ESTRITAMENTE PREVISTO NO PER, A PARTIR DA DATA DA CONCESSÃO?

ANTT/OUVIDORIA/2006-18147

Contribuição: Disponibilizar previamente os critérios que serão utilizados para a a definição das garantias e do patrimônio líquido a serem exigidos, bem como os índices econômicos.
Tipo: Cap II 2.30
Justificativa: A maior ou menor participação de licitantes, a maior ou menor competitividade será afetada por estes critérios. Seu conhecimento prévio permitirá antecipar a formação de consórcios entre eventuais competidores.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18149

Contribuição: Proposta da Concessão

Tipo: 14.34
Justificativa: Duplicação do trecho da BR-101/RJ no trecho compreendido entre Macaé e Campos

Justificativa:

a) Trânsito intenso entre as duas cidades, principalmente por Campos ter se tornado um Polo Universitário, com trânsito diário de mais de 2.000 mil estudantes que vêm de Macaé, Quissamã, Conceição de Macabu e outras cidades vizinhas. Existe também um grande número de trabalhadores que fazem o trecho Campos/Macaé diariamente. só na Petrobrás são mais de 1.500 pessoas que retornam diariamente de Macaé;

b) Trecho com traçado irregular, "mal-feito", cheio de curvas perigosas, desnecessárias, podendo obedecer a um novo traçado em linha reta, oferecendo segurança para o trânsito intenso e pesado que passa todos os dias pelo trecho citado;

c) Trecho da BR-101/RJ - ES/RJ, com maior índice de acidentes graves e óbitos no local - Macaé, Serrinha, Caixeta - entrada da cidade de Campos;

d) Solicitamos prioridade neste trecho Campos/Macaé com duplicação na rodovia e não 3ª pista. Representa situação grave de saúde pública com

acidentes graves com alta mortalidade no local do evento;

e) Outrta preocupação da *, é o
pedágio que será instalado no trecho Campos/Macaé, o que poderá acarretar
ônus para usuários que trafegam diariamente.

Certos da atenção dispensada, agradecemos antecipadamente.

Atenciosamente, *

ANTT/OUVIDORIA/2006-18150

Contribuição: Os fundos de pensão são quotistas de vários fundos de
investimentos. Assim um fundo de pensão poderá participar, mediante fundos
de investimentos diferentes,de mais de um consórcio.Dessa forma,
entende-se que a participação indireta de fundos de pensão em mais de um
consórcio não está vedada pelo dispositivo. Nossa interpretação é correta?
Tipo: 1.34
Justificativa: Dúvida.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18151

Contribuição: O CONTRATO CITA APENAS A TAXA INTERNA DE RETORNO NÃO
ALAVANCADA, QUANDO TRATA DA REVISAO TARIFARIA PARA RECOMPOSIÇÃO DO
EQUILIBRIO ECONOMICO FINANCEIRO DO MESMO. ISTO SIGNIFICA QUE A TIR PARA
APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA PODE SER ALAVANCADA?
Tipo: CAPITULO 6
Justificativa: A PERGUNTA É FEITA PORQUE NOS ANEXOS APRESENTADOS PELA
ANTT, CONSTAM FORMULARIOS QUE TRATAM DE POSSIVEIS FINANCIAMENTOS PARA
TRECHOS EM CONCESSAO.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18152

Contribuição: Não seria o caso de acrescentar-se após a palavra
participação a expressão entre vírgulas: direta ou indireta ? Como se
menciona pessoa jurídica e fundos de investimentos não são pessoas
jurídicas, não seria o caso de explicitar pessoas jurídicas ou fundos de
investimentos? Do jeito que está a vedação não alcança os FIPs.
Tipo: 1.34
Justificativa: Dar uma redação mais clara.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18153

Contribuição: Solicita duas vias impressas da proposta Comercial + 01 via
em meio magnético, diferentemente do item 2.13a, página 18. Favor indicar
a forma correta de apresentação
Tipo: Item 2.50
Justificativa: Há informação desencontrada

ANTT/OUVIDORIA/2006-18154

Contribuição: No Ajuste ANTT/TCU (Nota Técnica), Pág. 35 –
Parágrafo 165, determina-se a Taxa Interna de Retorno (TIR) em 15,08%.
Este valor deverá ser utilizado por todos os licitantes, em todos os
trechos, ou é indicado somente a título de orientação dos licitantes?
Poderemos apresentar um valor diferente?

Tipo: 2.89 - f

ANTT/OUVIDORIA/2006-18155

Contribuição: Inserir o item 2.32.1 com a seguinte redação:

“No caso de Fundos de Investimento em Participação, será considerado, para fins de comprovação do patrimônio líquido, o montante correspondente ao capital comprometido pelos cotistas."
Tipo: 2.32/Sub IV
Justificativa: Num momento de alta liquidez do mercado doméstico e internacional e, motivados por benefícios fiscais e tributários, investidores institucionais e outros qualificados, têm-se organizado sob a forma de Fundos de Investimento, com o objetivo de participar de investimentos de longo prazo, notadamente no setor de Infra-Estrutura.
Diferentemente das sociedades licitantes, tais fundos de investimento interessados em participar das licitações geralmente possuem, à época de apresentação das propostas, um compromisso de aporte registrado na CVM como Capital Comprometido, documento hábil a comprometer os cotistas do fundo a integralizar efetivamente o Capital da conquista do Projeto a ser investido.
Por esse relevante motivo, seria demasiadamente perverso exigir dos investidores o desembolso prévio de quantias significativas para fins de comprovação do patrimônio líquido, uma vez que, caso o Fundo não saísse vitorioso do certame, os Cotistas ficariam com seu investimento ocioso, o que dificultaria ou até mesmo inviabilizaria a captação.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18156

Contribuição: Na minuta de contrato, pág. 6, item 1.2, Anexo X, solicita-se como anexo, um plano de trabalho e cronograma físico, sendo que, na minuta de edital, no item 3.32, página 37, cita-se apenas a apresentação de um Cronograma de execução de obras, em até cinco dias úteis antes da Formalização do Contrato de Concessão. Logo, em nenhum lugar solicita-se a apresentação de plano de trabalho assim como apresentação de metodologia, fazendo-se sempre referência ao PER elaborado pela ANTT. Favor esclarecer.

Tipo: 1.2-Anexo X

ANTT/OUVIDORIA/2006-18238

Contribuição: O contrato está viciado - 6.36
"a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos
outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de
apresentação das Proposta Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da
Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para
menos, conforme o caso;
c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato
da Administração ou de interferências imprevistas resultem,

comprovadamente, em
acréscimo dos custos da Concessionária;
d) sempre que a Concessionária promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição
de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de
propriedade, desde que o valor da verba indenizatória prevista no PER não seja atingido
ou ultrapassado;
e) sempre que houver alteração unilateral do Contrato de Concessão, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos,
conforme o caso;
f) quando a Concessionária auferir receita alternativa, complementar, acessória ou de
projetos associados à Concessão.", Outro fato que torna o contrato literalmente desequilibrado em favor dos licitantes e atentatório ao princípio da função social do contrato previsto no novo código civil. Então os concessionários têm seus riscos reduzidos quase a zero? Que responsabilidade tem os concessionários que pegarão financiamentos? Certemente o melhor negócio do mundo!!! O mencionado "fato da Administração" deve ser o "efeito Requião" quando um Estado se opuser ao sistema e quiser rever os contratos - exonerando os concessionários de suas responsabilidades.

NÃO ÀS CONCESSÕES!

*

Tipo: 6.36
Justificativa: JUSTIFICATIVA LEGAL E MORAL
NÃO A NOVOS PEDÁGIOS
A ANTT anuncia o leilão do que sobrou das principais rodovias públicas das regiões Sul-Sudeste do Brasil e a notícia foi veiculada em todos os meios de comunicação.
Proposição imoral - Serão mais 36 praças de pedágio no Brasil-Sul operando já no início de 2007, assim distribuídas: BR-381 (Belo Horizonte–São Paulo) + 8 praças; BR–153 (SP) + 4 praças; BR-116 (Curitiba/Divisa SC/RS) + 5 praças; BR-393 (RJ) + 3 praças; BR-101 (RJ) + 5 praças; BR-116 (São Paulo – Curitiba) + 6 praças; BR-116/376 (PR) e BR-101 (SC) (Curitiba – Florianóplis) + 5 praças; totalizando 11 praças no Estado de São Paulo, 7 em Santa Catarina, 8 no Rio de Janeiro, 6 em Minas Gerais e 4 no Paraná, essas na região de Curitiba.
O mais espantoso é que as estradas que irão a leilão foram recentemente duplicadas com dinheiro público. Mais precisamente a BR-381 entre Belo Horizonte e São Paulo (Fernão Dias) que contará com 8 pedágios, a BR–116 entre São Paulo – Curitiba (Régis Bittencourt) e a BR–101 entre Curitiba e Florianópolis, para citar algumas.
É imperioso afirmar que o modelo de pedágio no Brasil está sub judice e que centenas de ações discutem a legitimidade da cobrança do pedágio em todo país. Tanto que no Paraná, antes de cada praça de pedágio pode-se observar que placas foram colocadas por determinação judicial trazendo os seguintes dizeres: "Guarde seu recibo. Ação Judicial questiona a legalidade do pedágio".
Há debates sobre a natureza jurídica do pedágio, se taxa ou tarifa, a

legitimidade da cobrança de pedágio em rodovias de pista simples, a ausência de via alternativa, a legalidade dos contratos e aditivos contratuais, a violação a diversos Princípios como o da Eficiência Administrativa, da modicidade das tarifas dentre tantas outras questões levantadas. Todas questões que suscitam os mais acirrados debates na comunidade jurídica.
O pedágio, anunciado como mais barato do que o praticado (na faixa de 4 a 5 reais cada), deve ser desconsiderado, posto que nos contratos deverão constar reajustes anuais pelo IPCA, o que não ocorre com os salários da iniciativa privada e do setor público, e que fará com que, em poucos anos, a tarifa se torne "proibitiva" como na maioria das rodovias brasileiras concedidas.Aliás a população e a própria ANTT necessitam se conscientizar de que estrada boa não é só estrada pedagiada. A estrada deve ser pública, administrada e conservada pelo Estado e de boa qualidade,pelo que pagamos de tributos. É o mínimo que esperamos de nossos governantes. Entre uma estrada boa com pedágio, e uma estrada boa sem pedágios, ficamos com a segunda alternativa, pois já temos pedágios demais.
Essa história de que o Estado não tem dinheiro para conservar e construir estradas já não convence mais ninguém, é fantasiosa e inverídica, e os números abaixo demonstram isso.
Os contratos são "leoninos" pois cláusulas garantem o valor da tarifa sem perdas e exoneram quase que por completo as concessionárias de responsabilidades por eventuais inexecuções do contrato, em situações muito abrangentes – força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração e Interferência imprevista – cláusulas abusivas e que, reduzem praticamente a zero o risco do investidor.
O Edital é célere e não respeita a publicidade administrativa levando ao conhecimento de toda a sociedade brasileira o que está por vir, "feito às pressas" com prazos exíguos, não concedendo prazo para discussão de viabilidade e melhores análises dos impactos econômicos e sociais, da medida.
O modelo brasileiro é o maior programa de concentração de renda do mundo, desestimulando a economia, onerando a agricultura e empobrecendo a população. Porque, de fato, toda a economia paga pedágio, senão vejamos.
Há no país o discutível Vale-pedágio obrigatório instituído pela Lei 10.209/2001 que desonera os caminhoneiros e transportadores em geral, pelo pagamento do pedágio e transfere ao embarcador os custos do pedágio. Naturalmente, o embarcador irá "embutir" no preço do produto o custo do frete e do pedágio, e isso é prática comum.
Como não temos vias alternativas no Sudeste-Sul do Brasil, o pedágio se torna um "gargalo de funil com um pedágio na ponta" em nossa economia, ocorrendo a inaceitável e triste realidade de que, no "prato de arroz e feijão" do trabalhador que recebe salário mínimo, há "embutido" além dos tributos, R$0,01 ou R$0,02 centavos que foram deixados no pedágio, porque nossa matriz de transporte ainda repousa em sua grande maioria em rodovias.
Os impostos vão para o Estado que, bem ou mal, mantém escolas, hospitais, etc.. Por outro lado, o trabalhador comum e todos nós, pagamos pedágio sem nos utilizarmos as estradas. A economia como um todo tem de passar pelas cancelas do pedágio e, indiretamente, todos nós pagamos essa tarifa/taxa.
Se o pedágio é tão bom, porque ele não pode ser estatal? Por que ele têm que ser entregue ao particular? Se fosse estatal reverteria recursos para o próprio Estado conservar as estradas. Até o Estado explorando o serviço seria mais fácil de fiscalizar devido à rigorosa legislação, à LRF e ao fato de ter que submeter as contas ao Tribunais de Contas.
Perguntas que não quer calar - quem pagou a conta das obras da ponte que

caiu na Régis Bittencourt?
Ainda assim, é hora do Estado assumir a sua responsabilidade de construir, conservar e manter as estradas, até porque pagamos muitos tributos. Chega de espoliação! Chega de opressão! Para onde vai o dinheiro dos tributos que pagamos? E a CIDE-Combustíveis (Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico que incide sobre os combustíveis - cada litro que adquirimos nos postos) criada para conservar rodovias e que arrecadou 22 bilhões de 2002 a 2004 e 8 bilhões em 2005?

ANTT/OUVIDORIA/2006-18247

Contribuição: Arredondamento é citado como centésimo superior para três casas. Não seria milésimo, já que a casa dos centésimos é a segunda?
Tipo: (ITEM 2.35)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18266

Contribuição: No campo Dos Consórcios, há um limite máximo de componentes de um Consórico?
Tipo: Seção I

ANTT/OUVIDORIA/2006-18276

Contribuição: No material de apresentação, por slides, das concessões, consta no slide 12 a informação de que as "receitas alternativas serão utilizadas para modicidade da tarifa". Como elas irão interferir e onde elas se encontram definidas no PER?
Tipo: APRESENTAÇÃO

ANTT/OUVIDORIA/2006-18277

Contribuição: O leilão previsto deve ser suspenso, e novas audiências públicas devem ser realizadas em todo o país, nas cidades polo por onde passam as rodovias que se pretendem conceder. A sociedade necessita debater por mais tempo, mais a fundo a questão!
Os procedimentos estão sendo feito "às pressas" impedindo eventuais manifestações de inconformidade e um debate mais amplo na sociedade.
Mais - os prazos para manifestações, recursos e impugnações administrativas previstas são exíguos demais - justamente e propositadamente para impedir uma decisão judicial a tempo em uma ação para suspender o leilão.
Inexiste essa modalidade de leilão pela oferta da tarifa. Se se trata de outorga os lances não podem ser feitos pela tarifa que vai ser cobrada.
*

Tipo: 1.46, 1.53, 2.1
Justificativa: JUSTIFICATIVA LEGAL E MORAL
NÃO A NOVOS PEDÁGIOS
A ANTT anuncia o leilão do que sobrou das principais rodovias públicas das regiões Sul-Sudeste do Brasil e a notícia foi veiculada em todos os meios de comunicação.
Proposição imoral - Serão mais 36 praças de pedágio no Brasil-Sul operando já no início de 2007, assim distribuídas: BR-381 (Belo Horizonte–São Paulo) + 8 praças; BR–153 (SP) + 4 praças; BR-116 (Curitiba/Divisa SC/RS) + 5 praças; BR-393 (RJ) + 3 praças; BR-101 (RJ) + 5 praças; BR-116 (São Paulo – Curitiba) + 6 praças; BR-116/376 (PR) e BR-101 (SC) (Curitiba –

Florianóplis) + 5 praças; totalizando 11 praças no Estado de São Paulo, 7 em Santa Catarina, 8 no Rio de Janeiro, 6 em Minas Gerais e 4 no Paraná, essas na região de Curitiba.
O mais espantoso é que as estradas que irão a leilão foram recentemente duplicadas com dinheiro público. Mais precisamente a BR-381 entre Belo Horizonte e São Paulo (Fernão Dias) que contará com 8 pedágios, a BR–116 entre São Paulo – Curitiba (Régis Bittencourt) e a BR–101 entre Curitiba e Florianópolis, para citar algumas.
É imperioso afirmar que o modelo de pedágio no Brasil está sub judice e que centenas de ações discutem a legitimidade da cobrança do pedágio em todo país. Tanto que no Paraná, antes de cada praça de pedágio pode-se observar que placas foram colocadas por determinação judicial trazendo os seguintes dizeres: "Guarde seu recibo. Ação Judicial questiona a legalidade do pedágio".
Há debates sobre a natureza jurídica do pedágio, se taxa ou tarifa, a legitimidade da cobrança de pedágio em rodovias de pista simples, a ausência de via alternativa, a legalidade dos contratos e aditivos contratuais, a violação a diversos Princípios como o da Eficiência Administrativa, da modicidade das tarifas dentre tantas outras questões levantadas. Todas questões que suscitam os mais acirrados debates na comunidade jurídica.
O pedágio, anunciado como mais barato do que o praticado (na faixa de 4 a 5 reais cada), deve ser desconsiderado, posto que nos contratos deverão constar reajustes anuais pelo IPCA, o que não ocorre com os salários da iniciativa privada e do setor público, e que fará com que, em poucos anos, a tarifa se torne "proibitiva" como na maioria das rodovias brasileiras concedidas.Aliás a população e a própria ANTT necessitam se conscientizar de que estrada boa não é só estrada pedagiada. A estrada deve ser pública, administrada e conservada pelo Estado e de boa qualidade,pelo que pagamos de tributos. É o mínimo que esperamos de nossos governantes. Entre uma estrada boa com pedágio, e uma estrada boa sem pedágios, ficamos com a segunda alternativa, pois já temos pedágios demais.
Essa história de que o Estado não tem dinheiro para conservar e construir estradas já não convence mais ninguém, é fantasiosa e inverídica, e os números abaixo demonstram isso.
Os contratos são "leoninos" pois cláusulas garantem o valor da tarifa sem perdas e exoneram quase que por completo as concessionárias de responsabilidades por eventuais inexecuções do contrato, em situações muito abrangentes – força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração e Interferência imprevista – cláusulas abusivas e que, reduzem praticamente a zero o risco do investidor.
O Edital é célere e não respeita a publicidade administrativa levando ao conhecimento de toda a sociedade brasileira o que está por vir, "feito às pressas" com prazos exíguos, não concedendo prazo para discussão de viabilidade e melhores análises dos impactos econômicos e sociais, da medida.
O modelo brasileiro é o maior programa de concentração de renda do mundo, desestimulando a economia, onerando a agricultura e empobrecendo a população. Porque, de fato, toda a economia paga pedágio, senão vejamos.
Há no país o discutível Vale-pedágio obrigatório instituído pela Lei 10.209/2001 que desonera os caminhoneiros e transportadores em geral, pelo pagamento do pedágio e transfere ao embarcador os custos do pedágio. Naturalmente, o embarcador irá "embutir" no preço do produto o custo do frete e do pedágio, e isso é prática comum.
Como não temos vias alternativas no Sudeste-Sul do Brasil, o pedágio se torna um "gargalo de funil com um pedágio na ponta" em nossa economia,

ocorrendo a inaceitável e triste realidade de que, no “prato de arroz e feijão” do trabalhador que recebe salário mínimo, há “embutido” além dos tributos, R$0,01 ou R$0,02 centavos que foram deixados no pedágio, porque nossa matriz de transporte ainda repousa em sua grande maioria em rodovias.
Os impostos vão para o Estado que, bem ou mal, mantém escolas, hospitais, etc.. Por outro lado, o trabalhador comum e todos nós, pagamos pedágio sem nos utilizarmos as estradas. A economia como um todo tem de passar pelas cancelas do pedágio e, indiretamente, todos nós pagamos essa tarifa/taxa.
Se o pedágio é tão bom, porque ele não pode ser estatal? Por que ele têm que ser entregue ao particular? Se fosse estatal reverteria recursos para o próprio Estado conservar as estradas. Até o Estado explorando o serviço seria mais fácil de fiscalizar devido à rigorosa legislação, à LRF e ao fato de ter que submeter as contas ao Tribunais de Contas.
Perguntas que não quer calar - quem pagou a conta das obras da ponte que caiu na Régis Bittencourt?
Ainda assim, é hora do Estado assumir a sua responsabilidade de construir, conservar e manter as estradas, até porque pagamos muitos tributos. Chega de espoliação! Chega de opressão! Para onde vai o dinheiro dos tributos que pagamos? E a CIDE-Combustíveis (Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico que incide sobre os combustíveis - cada litro que adquirimos nos postos) criada para conservar rodovias e que arrecadou 22 bilhões de 2002 a 2004 e 8 bilhões em 2005?

ANTT/OUVIDORIA/2006-18289

Contribuição: Deste item pode-se deduzir que o Cronograma Físico Financeiro proposto no PER poderá ser alterado durante a apresentação de proposta, se adequado de acordo com o HDM, do Banco Mundial?
Tipo: (ITEM 14.30)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18314

Contribuição: No material de apresentação, por slides, das concessões, diz o slide 18: "DNIT providenciará a regularização ambiental da rodovia e a Licença de Operação", não contradiz o item 5.19 do edital final que diz "Caberá à Concessionária obter todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das atividades vinculadas à Concessão"?
Tipo: APRESENTAÇÃO

ANTT/OUVIDORIA/2006-18322

Contribuição: No material de apresentação, por slides, das concessões, consta no slide 14 que "O PER pde ser alterado para inclusão ou supressão de obras, bem como antecipação e postergação de cronogramas, de modo a ficar compatível com as necessidades atuais dos usuários". Esta alteração pode ser feita nos anexos II e III do processo de licitação, sem ferir as regras da mesma?
Tipo: APRESENTAÇÃO

ANTT/OUVIDORIA/2006-18334

Contribuição: No material de apresentação, por slides, das concessões, consta no slide 13 "Custo das obras estabelecidos pelo seu valor global (risco de quantitativos é da Concessionária)". Não seria incoerente tratar de riscos quantitativos por parte da concessionária, quando ela está

obrigada a seguir o PER?
Tipo: APRESENTAÇÃO

ANTT/OUVIDORIA/2006-18395

Contribuição: O trecho da BR-101 no Estado do ES não poderia ter sido deixado de lado... O trecho sul, principalmente, é muito sinuoso e com elevado índice de acidentes fatais. Mais ainda no verão... No Estado o tráfego de caminhões de eucalipto e granito é muito intenso. A BR-101 ES teria q ser duplicada com urgência !!!
Tipo: trechos
Justificativa: é preciso diminuir as mortes nas estradas do ES...

ANTT/OUVIDORIA/2006-18397

Contribuição: Os financiamentos aqui propostos podem/devem integralizar o fluxo de caixa? Em caso positivo, isto não seria uma alavancagem da TIR, impedida pelo item 6.44 que diz "TIR não alavancada, apresentada na Proposta Comercial"?
Tipo: (ITEM 14.34)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18406

Contribuição: Os financiamentos citados neste item podem ser obtidos junto ao BNDES, ou este banco apenas financiará as PPPS?
Tipo: (ITEM 14.34)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18410

Contribuição: No título "Do Cronograma de Licitação", ao invés de datas para os eventos não poderiam ser designados prazos - até porque é isto que sugere o restante do capítulo? Caso positivo, porque isto não foi feito?
Esse procedimento poderia trazer melhores esclarecimentos aos licitantes sobre o tempo disponível para ajustes técnicos.
Tipo: (CAP. VIII)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18571

Sugestão: favor ver também anexo

Prezado Sr/Sra.

Gostaira também através dessa de manifestar meu interesse em participar verbalmente da audiência pública em São Paulo e em Curitiba conforme datas, locais e horários publicados. Em havendo a possibilidade favor somente informar-me com antecedência para os preparativos necessários.

1. Sugestões
1.1. Antes dos leilões de concessões deveria ser levada a cabo ampla pesquisa junto aos usuários das rodovias a serem privatizadas e sociedade civil, primeiro informando-lhes de maneira acessível sobre quais os serviços de melhoramentos nas rodovias já foram executados recentemente na recuperação das estradas pelo poder público com dinheiro do impostos e quais os serviços serão efetivamente prestados pelas concessionárias após as concessões. A previsão dos valores das tarifas a serem praticados também deveria ser objeto de plena divulgação, inclusive citação dos percentuais que serão alocados para cada item de investimentos, despesas e resultado. Deveria ser objeto desse mesmo estudo a coleta de opinião popular sobre a disposição

em pagar o preço porposto frente os services prestados e o acatamento de sugestões e propostas alternativas.
1.2. Os prazos contratuais praticados na concessão de rodovias deveriam ser submetidos a amplo debate público, sendo acolhidas pesquisas, sugestões e contribuições que oferecessem avaliações sobre o grau de investimeto e risco envolvidos quanto ao prazo de retorno esperado aos investimentos privados. Também deveriam ser acolhidas sugestões sobre cláusulas de revisão de contratos, bem scomo sobre a estruturação e abrangência dos órgãos de fiscalização e controle do Estado.
Estudos mais aprofundados sobre os efeitos que a privatizaçãode rodovias federais exercem sobre o processo de desenvolvimento de macro-regiões, estados, micro-regiões e cidades baseados nas mais modernas técnicas deveriam compor os estudos de impacto econômico-social que antecedem a elaboração desses contratos, inclusive com a participação de técnicos do Ministério das Cidades.
==
No Anexo
==
Contribuições para os Avisos de Audiência Pública nº 34/2006 e 35/2006

*
Sugestões

2.1. Antes dos leilões de concessões deveria ser levada a cabo ampla pesquisa junto aos usuários das rodovias a serem privatizadas e sociedade civil, primeiro informando-lhes de maneira acessível sobre quais os serviços de melhoramentos nas rodovias já foram executados recentemente na recuperação das estradas pelo poder público com dinheiro do impostos e quais os serviços serão efetivamente prestados pelas concessionárias após as concessões. A previsão dos valores das tarifas a serem praticados também deveria ser objeto de plena divulgação, inclusive citação dos percentuais que serão alocados para cada item de investimentos, despesas e resultado. Deveria ser objeto desse mesmo estudo a coleta de opinião popular sobre a disposição em pagar o preço porposto frente os services prestados e o acatamento de sugestões e propostas alternativas.

2.2. Os prazos contratuais praticados na concessão de rodovias deveriam ser submetidos a amplo debate público, sendo acolhidas pesquisas, sugestões e contribuições que oferecessem avaliações sobre o grau de investimeto e risco envolvidos quanto ao prazo de retorno esperado aos investimentos privados. Também deveriam ser acolhidas sugestões sobre cláusulas de revisão de contratos, bem scomo sobre a estruturação e abrangência dos órgãos de fiscalização e controle do Estado.

2.3. Estudos mais aprofundados sobre os efeitos que a privatizaçãode rodovias federais exercem sobre o processo de desenvolvimento de macro-regiões, estados, micro-regiões e cidades baseados nas mais modernas técnicas deveriam compor os estudos de impacto econômico-social que antecedem a elaboração desses contratos, inclusive com a participação de técnicos do Ministério das Cidades.

Nas próximas páginas serão abordadas as justificativas para as sugestões aqui propostas.

Retrospecto Histórico

Iniciemos esta argumentação a partir de algumas informações sobre a experiência brasileira com a concessão de rodovias federais, as quais foram levadas a cabo desde a década de 90 através de contratos de concessão muito similares aos que se ofertam neste momento à iniciativa privada.

Figura 1 – Informações Financeiras da ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias

ABCR - INFORMAÇÕES FINANCEIRAS			R$ Milhões		
ANO	2000	2001	2002	2003	2004
Receitas Totais	1.947,8	2.638,7	3.090,2	3.571,1	4.429,9
Receitas de Pedágio	1.886,8	2.511,6	2.898,4	3.399,9	4.263,9
Outras Receitas	61,0	127,1	191,8	171,2	166,0
Despesas Totais	3.577,7	4.452,9	4.009,6	3.979,2	5.057,9
Investmentos	1.524,3	1.744,9	1.560,4	1.024,9	1.034,2
Despesas Operacionais	830,5	988,1	1.070,6	1.264,7	1.458,0
Despesas Financeiras	849,6	1.333,9	848,0	1.081,2	1.671,3
Pagamentos ao Poder Concedente	240,9	147,0	241,2	263,4	324,5
Tributos (Federais e Municipais)	132,4	239,0	289,4	345,0	569,9
Deficit Financeiro	(1.629,9)	(1.814,2)	(919,4)	(408,1)	(628,0)
Ingressos de Recursos	1.614,8	1.925,3	1.000,6	557,8	818,7
Aporte de Acionistas	416,3	346,3	279,7	88,9	114,3
Financiamentos de Terceiros	1.198,5	1.579,0	720,9	468,9	704,4

Fonte: Relatório Anual 2004 ABCR (www.abcr.org.br)

A partir destes dados, é possível efetuar a seguinte análise:

Figura 2 – Análise das Informações Financeiras da ABCR

ANO	2000	2001	2002	2003	2004
Variação do Volume de Tráfego	110,4	112,0	110,3	108,1	112,0
Variação de Receitas de Pedágio	100,0	133,1	153,6	180,2	226,0
Variação de Investmentos	100,0	114,5	102,4	67,2	67,8
Variação de Despesas Operacionais	100,0	119,0	128,9	152,3	175,6
Variação de Despesas Financeiras	100,0	157,0	99,8	127,3	196,7
Invest. / Receita Total	78,26%	66,13%	50,50%	28,70%	23,35%
Desp. Operacionais / Receita Total	42,64%	37,45%	34,65%	35,41%	32,91%
Desp. Financeiras / Receita Total	43,62%	50,55%	27,44%	30,28%	37,73%

Fonte: Análise efetuada pelo autor, a partir dos dados obtidos no sítio www.abcr.org.br

Observa-se pela análise acima que, durante o período em estudo, a variação do volume te tráfego em média não sofreu grandes oscilações, que as receitas de pedágio aumentaram consideravelmente, que os investimentos decresceram e que as despesas operacionais e as despesas financeiras também aumentaram. Durante o período em estudo os investimentos

decresceram relativamente às receitas totais, ao passo que as despesas operacionais mais as despesas financeiras permaneceram praticamente constantes quando consideradas conjuntamente (embora as últimas tenham oscilado mais no período). Isto a princípio causa alguma curiosidade pelo fato de as despesas operacionais terem praticamente dobrado enquanto o volume de tráfego tenha permanecido praticamente constante. Analogamente, poder-se-ia justificar em parte o crescimento em quase 100% nas despesas financeiras no mesmo período devido a investimentos que viessem a necessitar de aporte de recursos outros que as receitas de pedágio. Tudo leva a crer a partir dos dados disponíveis, contudo, que este não foi o caso. Mas o ponto que mais causa espanto do ponto de vista do usuário comum das rodovias concessionadas – categoria na qual o autor deste se inclui – é que quando pagamos a tarifa por trafegar em estradas federais privatizadas a maior parte do preço que pagamos é usado para custear despeas operacionais e financeiras, sendo que apenas a menor parcela está efetivamente sendo utilizada para a melhoria física das rodovias.

Desde o início do programa de concessão de rodovias no Brazil, via de regra o poder público utiliza-se da receita de tributos cobrados de contribuintes para recuperar as rodovias antes das concessões e – depois que os serviços de maior monta referentes à implantação, recuperação ou duplicação das rodovias foram executados e custeados pelo contribuinte – ocorre a privatização restando para as concessionárias efetuar serviços secundários de manutenção e operação que não deveriam a princípio custar tanto, uma segunda vez aos bolsos dos usuários. Causa espanto também constatar que os usuários de maneira mais abrangente não foram previamente consultados sobre a sua disposição em arcar com o preço que pagam por serviços eminentemente de cunho operacional-financeiro. Nem tampouco foram os usuários das rodovias informados sobre quais serviços estão efetivamente sendo pagos por suas tarifas de pedágio. Não questiono aqui a lógica do processo das privatizações. A teoria da Administração Pública ensina que os serviços públicos são melhores administrados quando pagos por quem deles se utiliza, nada mais justo, desde que se possa identificar o usuário e o quanto do serviço foi utilizado. Cabe às estâncias políticas e democráticas a decisão sobre a concessão do serviço a uma entidade privada mediante controle do Estado ou a sua operação pública direta. Todavia, a teoria da Administração Pública também alerta para o fato de que o preço pago pelo serviço, quer seja este prestado pelo poder público ou pelo poder privado, deve guardar correspondência com o custo de tal serviço. Mais ainda, tanto no caso de prestação direta pelo setor público ou pelo setor privado concessionário, o trinômio eficiência, eficácia e eqüidade do serviço deve ser garantido pelo Estado. Eficiência refere-se à prestação do serviço ao custo mínimo possível da maneira mais responsiva à demanda dos cliestes, é o ‘fazer-se mais com menos’. A eficácia manda que os serviços sejam prestados de forma atingirem os anseios dos usuários no tocante à quantidade, qualidade, local e tempestividade da prestação a um valor que eles estejam dispostos a pagar. Finalmente, o Estado deve sempre resguardar mecanismos para evitar que aqueles que não possuem a capacidade financeira para arcar com as custas justas dos serviços, mas que no entanto desses necessitem, possam usufruir da mesma maneira que aqueles que detém meios para tal.

O Futuro

Após a análise dos programaas passados de privatização de rodovias federais, façamos análise similar sobre dados relativos aos contratos de concessão objeto dos mais recentes editais da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, sobre os quais este documento pretende oferecer sugestões:

Figura 3 – Flusox de Caixa por Lote segundo a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANTT - FLUXO DE CAIXA POR LOTE R$ Milhões

LOTE	1	2	3	4	5	6	7	TOTAL
Receitas Totais	**3.014,8**	**3.177,4**	**2.297,3**	**4.421,7**	**8.317,6**	**9.229,0**	**7.084,1**	**37.541,9**
Receitas de Pedágio	**2.999,8**	**3.161,6**	**2.285,9**	**4.399,7**	**8.276,2**	**9.183,1**	**7.048,9**	**37.355,1**
Outras Receitas	**15,0**	**15,8**	**11,4**	**22,0**	**41,4**	**45,9**	**35,2**	**186,8**
Despesas Totais	**2.251,0**	**2.355,3**	**1.707,5**	**3.247,4**	**6.089,6**	**6.281,5**	**4.991,4**	**26.923,6**
Investimentos + Depreciação	**654,4**	**590,4**	**468,2**	**877,6**	**1.467,5**	**1.684,1**	**1.190,3**	**6.932,6**
Trabalhos Iniciais	17,0	22,0	7,2	18,3	42,9	36,0	32,9	176,2
Restauração	57,2	69,9	55,1	44,9	219,0	177,8	127,4	751,3
Manutenção	138,7	111,9	73,6	171,5	466,5	387,5	262,5	1.612,1
Manutenção de Elementos de Pista	12,2	14,6	7,7	15,5	40,7	30,0	29,7	150,6
Obras de Melhoria e Ampliações	209,7	131,5	178,2	331,9	194,5	568,9	302,4	1.917,1
Edificações	31,8	32,8	19,9	37,7	73,9	47,2	44,1	287,4
Equipamentos/Sistemas/Veículos	165,4	189,2	108,7	191,1	388,6	313,7	288,6	1.645,2
Projetos	9,0	6,6	7,0	13,0	13,9	23,3	13,8	86,5
Cadastros	0,2	0,2	0,1	0,2	0,7	0,5	0,5	2,4
Desapropriações	13,2	11,7	10,8	53,5	26,9	99,2	88,4	303,7
Investimentos na Pista de Rodagem	**457,2**	**368,5**	**339,7**	**648,7**	**1.005,1**	**1.323,2**	**857,6**	**5.000,0**
Despesas Operacionais	**851,4**	**969,5**	**668,4**	**1.252,2**	**2.403,1**	**1.898,5**	**1.814,7**	**9.857,8**
Despesas Financeiras	-	-	-	-	-	-	-	-
Outras Despesas	**93,1**	**99,2**	**70,2**	**133,0**	**356,2**	**387,0**	**299,5**	**1.438,3**
Tributos (Federais e Municipais)	**652,1**	**696,1**	**500,7**	**984,6**	**1.862,8**	**2.311,9**	**1.686,9**	**8.695,0**
Resultado Financeiro	**763,8**	**822,1**	**589,8**	**1.174,3**	**2.228,0**	**2.947,5**	**2.092,7**	**10.618,2**

Fonte: ANTT, Fluxos de Caixa por Lote (www.antt.gov.br)

Figura 4 – Informações Financeiras da ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias

LOTE	1	2	3	4	5	6	7	MÉDIA
Investimentos + Depreciação / Receita Total	**21,71%**	**18,58%**	**20,38%**	**19,85%**	**17,64%**	**18,25%**	**16,80%**	**18,47%**
Investimentos na Pista / Receita Total	**15,16%**	**11,60%**	**14,79%**	**14,67%**	**12,08%**	**14,34%**	**12,11%**	**13,32%**
Desp. Operacionais / Receita Total	**28,24%**	**30,51%**	**29,09%**	**28,32%**	**28,89%**	**20,57%**	**25,62%**	**26,26%**
Tributos / Receita Total	**21,63%**	**21,91%**	**21,79%**	**22,27%**	**22,40%**	**25,05%**	**23,81%**	**23,16%**

Fonte: Análise efetuada pelo autor, a partir dos dados obtidos no sítio www.antt.gov.br

A partir dos dados da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres referentes a fluxos de caixa por lote de concessão (Figura 3), podemos tecer uma análise como indicada na Figura 4. Novamente, parece-nos que o que o futuro nos reserva com o novo programa de concessões não será muito diferente do observado até o momento com as experiências nacioinais com concessões de rodovias federais. Despesas financeiras à parte, dos praticamente 37,5 bilhões de Reais que serão arrecadatos pelas concessionárias ao longo de 25 anos de contrato, 10,6 bilhões serão embolsados pelas concessionárias como resultado fianceiro, outros 13,2 bilhões serão gastos para

operar o sistema, 8,7 bilhões retornarão aos cofres do governo sob a forma de tributos, e apenas 5,0 bilhões serão efetivamente aplicados em melhorias e manutenção da pista e acessórios. Ou seja, segundo as projeções da própria ANTT, apenas 13,32% dos recursos arrecadados converter-se-ão em investimentos de capital.

Para efeito de comparação, estudos recentes revelaram que durante o período de 2002, 2003 e 2004 somente com a arrecadação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) sobre todos os combustíveis foram arrecadados R$ 22,4 bilhões, cifra essa suficiente para arcar com os investimentos necessários em todas as rodovoias federais se as receitas fossem utilizadas integralmente para o fim a que se destinam. Em face da situação apresentada, outros estudos deveriam ser realizados pela ANTT e órgãos competentes no intuito de apurar se não haveria maneira mais eficiente e eficaz de realizar os investimentos de 5,0 bilhões de reais ao longo dos 25 anos das concessões previstas nas rodovias federais. Um planejamento estratégico com amplo direito à participação e divulgação à sociedade civil deveria ser levado a cabo para estabelecer-se uma análise mais aprofundada sobre outras opções de envolvimento da iniciativa privada, como por exempolo a aplicação de técnicas de ‘New Public Management’ à administração de serviços públicos, os ‘contratos por serviço’ a exemplo das concorrências públicas para a prestação de serviços específicos de crecuperação e manutenção em trechos de estradas, os ‘contratos de gerenciamento’, os ‘arrendamentos’, os ‘BOT’ (do inglês construir, operar e transferir) e os BOO (do inglês construir, operar e possuir), dentre outras tantas. De qulquer maneira, é sempre bom lembrar que a máquina motora do capitalismo é a competitividade. Sempre que possível, o administrador público deve transferir a prestação do serviço público para múltiplos prestadores privados a fim de evitar-se a formação de monopólios privados. No caso de rodovias não é diferente, pois o usuário deveria poder decidir sobre utilizar-se dessa ou daquela rodovia tendo em vista a sua percepção pessoal quanto à maior ou menor eficiência, eficácia e eqüidade nos serviços prestados em relação ao preçoo pago. Termino essa seção enviando um alerta aos tomadores de decisões de nosso país no sentido de que os usuários das rodovias a serem concedidas deveriam primeiramente ser melhor informados a respeito dos percentuais da destinação do preço pago pelas suas tarifas. Em segundo lugar, esses mesmos usuários deveriam ter o direito de opinar democraticamente sobre o preço, quantidade, qualidade e tempestividade dos serviços que estão dispostos a receber do Estado com base em estudos comparativos com outras alternativas possíveis.

A Democracia em Questão

Quando elegemos nossos representantes via sufrágio universal, estamos elegendo pessoas que serão responsáveis pelas decisões públicas por períodos de quatro anos. Todavia, um contrato de concessão por prazos muito maior que o termo do mandato democrático de administradores públicos traz à tona uma importante questão a ser discutida por toda a sociedade: devem esses administradores da coisa pública eleitos por quatro anos assinarem contratos que em muito extrapolam o período para o qual lhes delegamos poderes para tal? Alguns responderão que tendo em vista o grau de investimentos e o risco envolvido com a execução de bens públicos ou com a provisão de determinados serviços públicos, prazos mais dilatados são necessários para a

participação de investidores privados. Por outro lado, também é por demasiado grande o risco e o custo econômico-social na hipótese da sociedade como um todo ficar presa por décadas a contratos com características monopolísticas sem os mecanismos adequados de transparência e responsabilização, alheia à possibilidade de recorrer à instância democrática do voto para dar voz à sua indignação por meios pacíficos e reverter a situação.

Analisando-se a questão no caso concreto do edital de leilão para concessão de rodovias federais em tela percebe-se que nem o grau de investimentos nem tampouco o grau de riscos envolvidos justificariam a princípio um prazo de concessão de 25 anos cmo o que foi proposto. A sugestão então converge para a revisão dos prazos de concessão desses contratos face os investimentos e riscos, bem como para a revisão das cláusulas contratuais no intuito de oferecer maior transparência responsabilização. Fianlmente, cabe também a análise crítica quanto à capacidade estrutural da ANTT e demais órgãos competentes em exercer o controle que a sociedade espera.

As Estradas como Fatores de Desenvolvimento Urbano

Por décadas as estradas têm servido ao país como facilitadores do desenvolvimento regional e urbano. Do total de carga transportada no Brasil em 2004, 59,3% corresponderam a transporte terrestre, 23,9% ao transporte ferroviário, 16,7% ao transporte aquaviário e 0,1% ao transporte aéreo, sendo que 67% do total representaram transporte inter-regional e 33% transporte intra-regional. Em um país tão dependente de carga terrestre seria natural que os administradores públicos utilizassem todos os instrumentos a seu dispor para facilitar os fluxos de mercadorias, serviços e pessoas através de rodovias, incentivando assim o desenvolvimento local, regional e nacional. Isso, no entanto, não parece estar acontecendo ultimamente. Nos últimos dez anos a parcela do custo do óleo diesel no transporte de cargas subiu de 16,8% para 31,8%. Pouca atenção foi dada também para as possíveis implicações que os programas de concessões de rodovias federais poderiam vir a ter nas cidades e regiões afetadas. Os sistemas estaduais de estradas de rodagem geralmente foram projetados e construídos no passado como sistemas complementares ao sistema federal de forma que as conexões entre vários municípios dentro de estados passam invariavelmente por trechos de estradas federais. Com base no argumento de que a expansão da base de coleta de tarifas de pedágio beneficiaria os usuários das estradas federais ao diminuir o valor das tarifas para todos, concessionários de estradas federais lançaram mão de posicionarem estrategicamente praçzas de cobrança em entroncamentos de estradas federais e estaduais. Isso fez com que muitos usuários, até mesmo aqueles que necessitavam viajar pequenas distâncias entre municípios próximos se vissem incapazes de deslocarem-se por outro caminho alternativo senão pelas altamente tarifadas estradas concedidas. Por outro lado, cabe notar que muitas das estradas estaduais que não foram privatizadas, e que por isso continuaram a ser mantidas pelos governos estaduais às custas dos seus contribuintes, invariavelmente alimentam volumes de tráfego para estradas federais privatizadas onde então pagam tarifas.

Políticas urbanas no Brasil têm também sofrido de certa miopia quanto a questionamentos sobre possíveis soluções de problemas relacionados com aglomerações urbanas como o congestionamento. As cidades naturalmente se organizam em sistemas de cidades, fato esse que

de forma alguma poderia ser relegado quando do estudo dos impactos de políticas nacionais sobre o processo de urbanização de macro-regiões, estados, micro-regiões e cidades. Da maneira como a privatização das estradas federais tem ocorrido em nosso país, vários municípios viram-se abruptamente cortados da área de influência do sistema urbano ao qual pertenciam pela imposição de altas tarifas de pedágio que vieram a aumentar a 'distância' econômica dos meios de conexão viária existentes entre até mesmo pequenas distâncias entre cidades pertencentes a um mesmo sistema urbano. Processos de desconcentração de população e atividade econômica das cidades mais densas para as cidades de médio e pequeno porte foram severamente afetados. Se facilitados tais processos poderiam oferecer uma alternativa para que cidades grandes respondessem mais eficazmente a problemas urbanos como a congestão e ao mesmo tempo proporcionar um maior desenvolvimento a cidades de médio e pequeno porte onde a intensidade de investimentos públicos em infra-estrutura, habitação e transporte tende a ser mais eficiente na atração de pessoas e negócios. Cidades periféricas podem oferecer condições de vida melhor e salários reais mais altos aos habitantes de grandes centros urbanos desde que os cusots de transporte existentes entre as cidades pertencentes a um mesmo sistema urbano permnitam que o sistema como um todo cresça harmoniosamente. Ao invés de gastar-se milhões com investimentos em transportes urbanos, uma válvula de escape alternativa para áreas congestionadas poderia vir com o melhoramento da conectividade entre cidades com custos de transporte baixos o suficiente a fim de promover a distribuição da atividade econômica. A redução de custos de transporte entre as cidades-núcleo de centros urbanos e as cidades mais interioranas viria a aliviar boa parte do congestionamento e dos problemas urbanos hoje enfrentados pelas metrópoles, enquanto reforçadas e expandidas as áreas de influência dessas mesmas metrópoles através da consolidação das aglomerações urbanas de menor porte.

Avanços na ciência econômica e o advento da Economia Geográfica[1] oferecem o ferramental teórico necessário para avaliar o efeito de várias políticas públicas no processo de crescimento de sistemas urbanos, iclucive os efeitos do aumento de custos de transporte. Gostaríamos de terminar essa exposição chamando a atenção para como a noção típica da Economia Geográfica acerca da continuidade fractal existente na distribuição de sistemas urbanos encaixa como uma luva ao caso brasileiro. Basta observar a ilustração dos sistemas urbanos brasileiros e dos sistemas urbanos do Centro-sul conforme apresentados nas Figuras 5 e 6, respectivamente, para apreciar a evidente organização das municipalidades em sistemas ubanos e sua hierarquia fractal. Para os mais incrédulos, a Figura 7 apresenta uma plotagem efetuada com dados referentes à população dos 5.560 municípios brasileiros ordenados em ordem inversa contra a sua classificação hierarquizada por tamanho (a assim chamada distribuição ordem-tamanho, ou a 'Lei de Zipf' devido aos estudos de George K. Zipf, 1949). A corelação exponencial quase perfeita atesta um fenômeno não-palanejado de organização de cidades sobre o espaço geográfico onde a distribuição e a aglomeração da atividade humana adquirem papéis complementares sobre o palco fractal. Como todo fenômeno natural, a dimensão fractal do evento aponta não só par a continuidade da hegemonia das metrópoles sobre os sistemas urbanos com o desenvolvimento das cidades menores.

---

[1] **Brakman, Garretsen, e Van Marrewijk (2001).**

Figura 5 – Sistemas Urbanos Brasileiros segundo IPEA (2001)

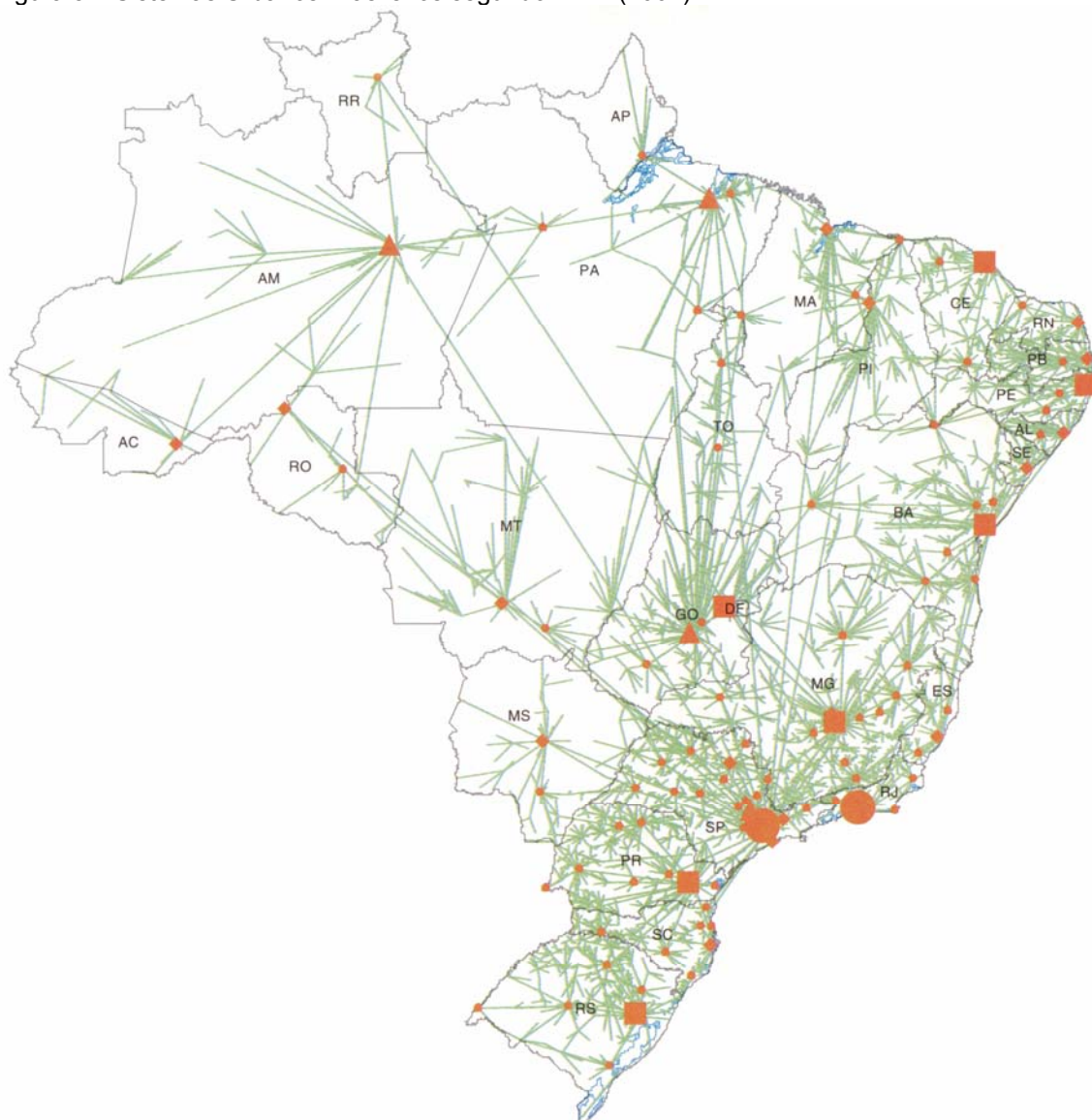



Figura 6 – O Sistema Urbano Centro-sul segundo IPEA (2001)

Northeast

- Meio Norte / São Luís
- Fortaleza
- Recife
- Salvador
- National Metropolis
- Regional Metropolis
- Regional Center
- Sub-regional Center 1
- Sub-regional Center 2

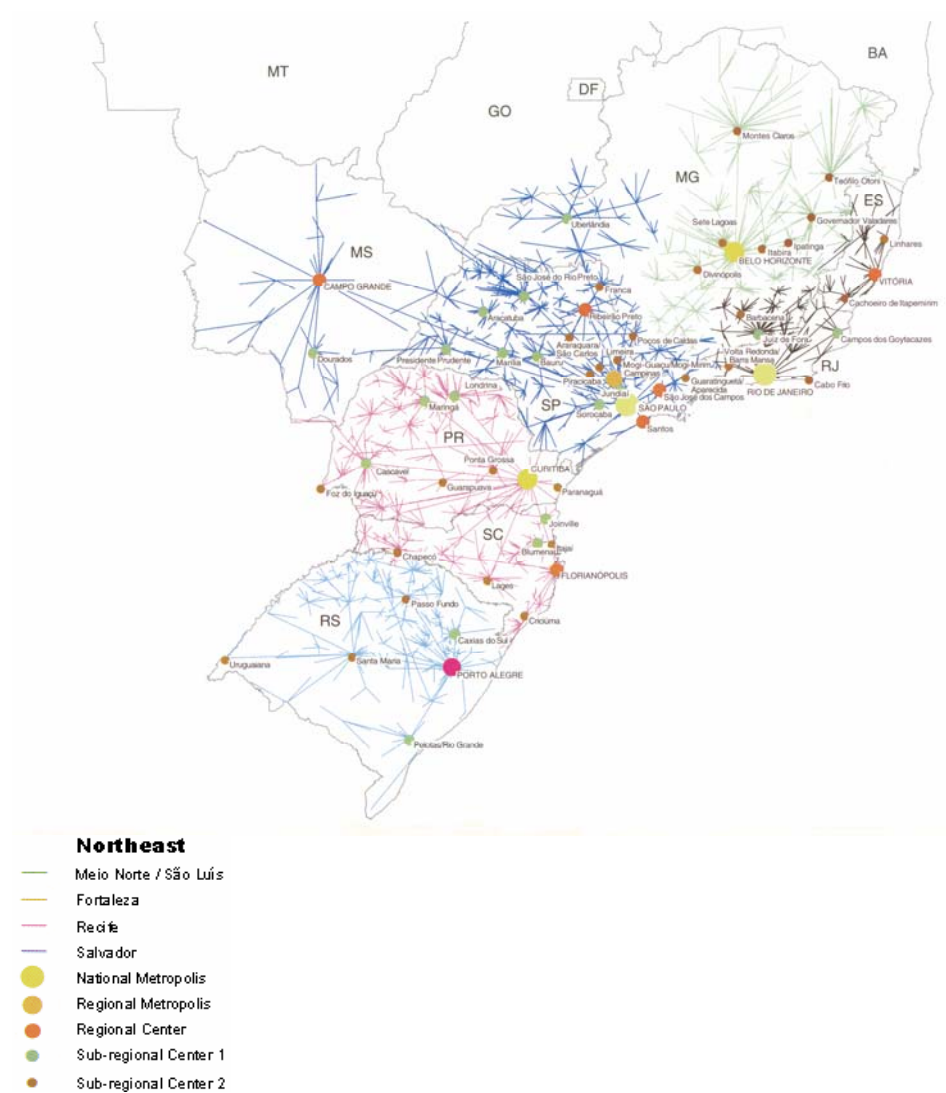
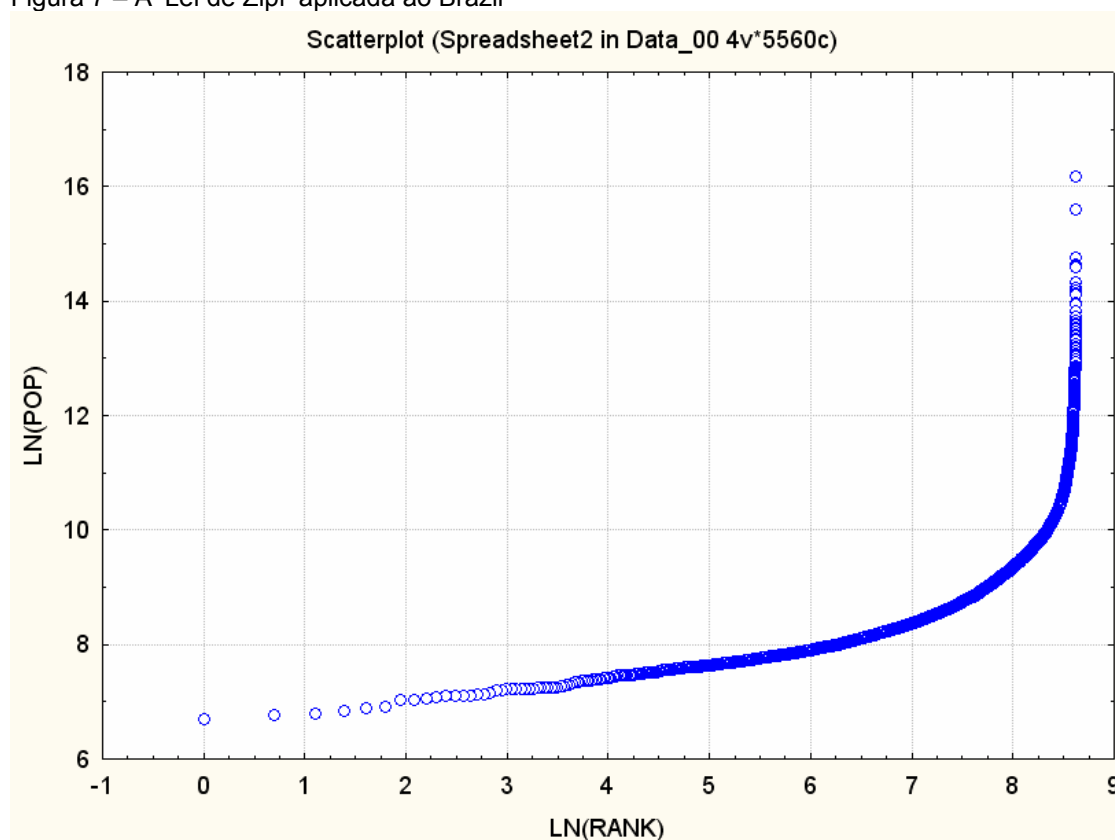



Figura 7 – A 'Lei de Zipf' aplicada ao Brazil

Bibliografia / Referencias

Brakman, S., Garretsen, H., Marrewijk, C. van, 2001, 'An Introduction to Geographical Economics', Cambridge University Press, Cambridge, the UK.IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2001, (da Motta D. M., Ajara C., et al, 2001), 'Configuração Atual e Tendências da Rede Urbana', in *Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*, vol. 1, vol. 2, vol. 5, vol. 6, IPEA/IBGE/NESUR/ IE/UNICAMP, Ed. BNDES, Brasília, Brazil.

Negri, B., 1996, 'Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo (1880-1990)', Ed. BNDES, Unicamp, Campinas, Brazil.

Tolosa, H., 1973, 'A Macroeconomia da Urbanização Brasileira', in *Pesquisa e Planejamento Econômico*, no. 2, pp. 585-644, São Paulo, Brazil.

Zipf, G., K., 1949, 'Human Behavior and the Principle of Least Effort', Addison-Wesley, New York, the USA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-18578

Contribuição: Os financiamentos citados neste item podem ser obtidos
junto ao BNDES, ou este banco apenas financiará as PPPs?

Tipo: (ITEM 14.34)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18719

Contribuição: A mesma observação dos itens é válida para retroagir, ou seja, quem venceu um lote pode dispensar a vitória em lote anterior, chamando-se a segunda colocada?
Tipo: ITEM 2.83/2.86

ANTT/OUVIDORIA/2006-18730

Contribuição: Como será verificada a consistência ali colocada, com a redução da tarifa, já que a mesma é condição básica para os cálculos de VPL e TIR, nos fluxos de caixa?
Tipo: (ITEM 2.88)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18734

Contribuição: O que é considerado como receita tarifária incompatível com a estimativa de volume de tráfego demonstrado, como consta neste item?
Tipo: (ITEM 2.89.e)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18735

Contribuição: O item 2.90 prevê o ajuste na TIR da licitante vencedora que não atender algumas exigências. O item "a" não estaria incoerente quando propõe apresentar fluxo de caixa com valores incompatíveis com dados propostos para fluxo de caixa e TIR, se este ajuste implicaria automaticamente no ajuste também dos valores ali mencionados?
Tipo: (ITEM 2.90.a)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18738

Contribuição: Os financiamentos aqui propostos podem/devem integralizar o fluxo de caixa? Em caso positivo, isto não seria uma alavancagem da TIR, impedida pelo item 6.44 que diz "TIR não alavancada, apresentada na Proposta Comercial"?

Tipo: (ITEM 14.37)

ANTT/OUVIDORIA/2006-18821

Contribuição: A proposta deve incluir a elaboração ou os custos de elaboração de todos os projetos executivos necessários....
Tipo: 2.18

ANTT/OUVIDORIA/2006-19077

Contribuição: Na qualidade de * * * * * * *
* * * * , e representando perto de 870 clubes de motociclistas do nosso Estado, pretendemos colaboram com esta entidade no sentido de disponibilizar informações com vistas a que o Edital 035/2006, seja alterado nos item 5.28, para excluir o item 9 do Quadro de Tarifas.

Tipo: seção I, 5.28

Justificativa: Por primeiro desejo esclarecer que as motocicletas
representam uma grande solução, a médio prazo, para os problemas de
transporte que o Brasill viverá em breve.

A cada ano somam-se à frota brasileira, mais de 2 milhões de veículos e 1
milhão de novas motocicletas e o número de pessoas solitárias em
automóveis aumenta.

Relativamente às rodovias, as motocicletas e triciclos representam, além
da economia para todo o país, face ao baixo consumo de combustível, nem de
perto possui as características de um automóvel. Dizer que a motocicleta é
responsável pelo desgaste de valor equivalente a 50% de uma automóvel não
implica em verdade.

Efetivamente, eventual aumento nos custos de manutenção asfáltica, de
jardins, de acostamentos e etc., provocados pelas motocicletas e
triciclos é quase nula, sendo portanto inadmissível aceitar-se a cobrança
de pedágios par motocicletas.

Neste sentido, encaminharemos ao Exmo. Sr. Ministro dos Transportes,
Alfredo Nascimento e ao Sr. José Alexandre N. Resende, um abaixo assinado
colhido em São Paulo, de contribuintes contrários à cobrança do pedágio de
motocicletas.

Como se não bastasse, entende-se, efetivamente, por eixo, o equivalente a
dois pneumáticos em contato direto com o pavimento a produzir atrito e
desgaste, em razão do peso, velocidade e etc.

No caso do edital, tanto a tabela (Título V, Capitulo II, seção I, 5.28 e
5,31), equivocadamente, entendem que motocicletas possuem 2 (dois) eixos e
propõe o absurdo multiplicador da tarifa de 0,50, como se as motocicletas
equivalessem a 50% de um automóvel comum.

Para fins de cobrança de pedágio, efetivamente, motocicletas não possuem
eixos equivalentes a de automóveis.

Mesmo que por absurdo se se considerasse, pelo fato de as motocicletas
possuírem duas rodas, que elas equivalem a metade de um automóvel, há que
se considerar o fato de que elas (as motocicletas) não possuem o peso que
a metade de um automóvel, nem, sequer, podem produzir os danos, em
qualquer circunstancia, que um automóvel, às vias.

Por este e por outros motivos que iremos explanar, durante a Audiência
Pública na qual pretendemos nos manifestar oralmente, rogamos que
reconsiderem a cobrança de pedágios para motocicletas e excluam, tanto as
motocicletas quanto os triciclos do Edital e do contrato, alterando-se os
itens constantes na seção I, 5.28 e 5,31, do Capitulo II do Título V, do
Edital de Concessão 001/2006.

ANTT/OUVIDORIA/2006-19087

> MENSAGEM: Em anexo enviamos documento para a Audiência Pública referente
> ao Edital de Concessão de Rodovias nº 001/2006, para que possa ser levado
> em consideração o conteúdo do mesmo, como sugestão para que possa ser
> viável a participação de empresas estrangeiras em igualdade de condições
> com as empresas brasileiras.

==
Anexo
==
PROBLEMÁTICA DOS ÍNDICES FINANCEIROS NO LEILÃO DE CONCESSÕES DE RODOVIAS FEDERAIS

Em editais anteriores as empresas estrangeiras e as espanholas em particular têm tido problemas na pré-qualificação por conta dos denominados índices financeiros. O problema é que se esses índices para medir a solvência das empresas são fixados de acordo com a realidade brasileira, a grande maioria de empresas internacionais seriam eliminadas do leilão. Isto é assim, por conta das realidades econômicas muito diferentes nas que desenvolvem sua atividade as empresas brasileiras e as empresas estrangeiras com custos de financiamento muito menores na Europa e nos Estados Unidos. Como conseqüência disto, enquanto as empresas estrangeiras normalmente se financiam com capital de terceiros as empresas brasileiras normalmente se financiam em maior medida com capital próprio, dando lugar a uns índices financeiros claramente diferenciados.

Em relação a este assunto no ano 1999 a companhia Trevisan realizou um estudo no qual se realizava uma comparativa dos índices econômico-financeiros entre empresas européias e brasileiras do setor da engenharia e construção. Se anexa estudo completo.

Os resultados obtidos foram os seguintes

Indices Económicos Financieros	**Media Empresas Europeas**	**Media de Empresas Brasileñas**
Indices de Liquidez		
Indice de Liquidez Inmediata (LI)	0,13	0,38
Indice de Liquidez Corriente (ILC)	1,08	2,29
Indice de Liquidez Geral (ILG)	0,92	2,91
Indice General de Endividamento (IGE)	0,83	0,4
Indices de Endeudamiento		
Endeudamiento a Corto Plazo (ECP)	0,7	0,21
Endeudamiento a Largo Plazo (ELP)	0,12	0,19
Endeudamiento Oneroso (EO)	0,15	0,12
Indices de Estructura de Capital		
Indice de Participación de Terceros (IPT)	6,86	1,09
Inmovilización de Patrimonio Líquido (IPL)	1,52	0,53
Indice de Origen de Recursos a Largo Plazo (IORPL)	1,16	0,58
Cociente de Recursos a Largo Plazo (QORLP)	0,58	0,74
Indice de Garantias de Capital de Terceros (IGCT)	0,23	3,76
Capitalización (CAP)	0,17	0,6

A conclusão é muito clara. Os contextos econômicos diferentes geram realidades empresariais diferenciadas com condições de liquidez e financeiras distintas. Neste contexto, aplicar às empresas estrangeiras parâmetros diferentes de solvência tem de por força, dar resultados errados.

Possíveis Soluções:

Partindo da base do interesse do Governo brasileiro na participação de grupos internacionais de reconhecida experiência e solvência financeira no leilão de concessões de rodovias sugerimos que para os dois índices financeiros aos que se faz referencia no edital mencionado, Índice de Liquidez Geral e Índice de Liquidez Corrente, os valores exigidos sejam igual ou superior a 1,00 (No edital ainda não foi estabelecido nenhum valor).

Com estes valores ficaria plenamente garantida a solvência das empresas européias que queiram participar no leilão. Para evitar que com estes índices conseguissem pré-qualificar-se empresas brasileiras com eventuais problemas de solvência bastaria colocar algum outro requisito financeiro adicional. Uma possibilidade, não a única, seria que o mínimo de patrimônio liquido a exigir, que aparece também no edital, seja estabelecido num nível alto.

Outra opção seria estabelecer índices financeiros diferenciados para empresas estrangeiras e brasileiras. Já existem precedentes em editais similares nos que se reconhecem realidades econômicas distintas e portanto se exigiam índices financeiros diferenciados para empresas financeiras e não financeiras. Exemplos disto aparecem no EDITAL LICITAÇÃO Nº 491/2000 do Governo Federal e em diversos editais do Governo de Sao Paulo, por exemplo os editais: EDITAL DE LICITAÇÃO Nº 015/CIC/97, EDITAL DE LICITAÇÃO Nº 20/CIC/98... e mais recentemente no edital para a concessão da rodovia MG-050 do Governo de Minas Gerais.

Interesse das Empresas Espanholas:

O interesse das empresas espanholas por este assunto vem justificado pelo seu papel de líder mundial na área de concessões. De acordo com o ranking mundial das concessões de infra-estrutura de transportes publicada pela revista americana Public Infrastructure Financing, PWF, sete das onze primeiras companhias a nível mundial são espanholas.

FINANCING
PUBLIC WORKS

TOP TRANSPORTATION DEVELOPERS 2005		
Company	No. of Concession/P3 Projects	
	Under Contract*	Active Proposals
ACS Dragados (Spain)	46	21
MIG / Macquarie Bank (Australia)	36	8
Ferrovial / Cintra (Spain)	26	29
FCC (Spain)	21	16
Abertis (Spain)	21	3
Laing / Equion (UK)	20	5
Sacyr Vallehermoso (Spain)	19	11
Cheung Kong Infrastructure (China)	17	7
OHL (Spain)	17	5
Vinci / Cofiroute (France)	15	22
Acciona (Spain)	15	18
Alstom (France)	13	6
Hochtief (Germany)	12	15
EGIS Projects (France)	12	12
Balfour Beatty (UK)	12	1
Andrade Gutierrez (Brazil)	10	4
AMEC (UK)	10	4
Bechtel (US)	8	6
Skanska (Sweden)	8	4
Alfred McAlpine (UK)	8	3
BRISA (Portugal)	7	2
Bouygues (France)	6	25
Impregilo (Italy)	6	5
Siemens (Germany)	6	5
New World Infrastructure (China)	6	2
KBR Brown & Root (US)	5	1
Carillion (UK)	5	0
Bilfinger Berger (Germany)	4	11

* road, bridge, tunnel, rail, port, airport concessions + public-private partnerships over $50m put under const./oper. since 1985. Source PWF database

Neste contexto, entendemos que seria muito interessante para o Governo brasileiro que as empresas espanholas de concessões pudessem participar em igualdade de condições no próximo leilão de concessão rodoviária e poder aportar assim o know-how e experiência contrastada nesta área. Em outros campos da criação de infra-estrutura no Brasil, e em concreto na construção e operação de linhas de transmissão de energia elétrica, a chegada das empresas espanholas representou o começo de uma dinâmica de maior concorrência que está resultando em uns deságios muito importantes no custo de uso destas linhas com o conseguinte barateamento da energia elétrica para as empresas e o consumidor brasileiro. Sem dúvida alguma a participação das empresas espanholas na área de concessões de rodovias geraria efeitos similares.

ANTT/OUVIDORIA/2006-19092

Contribuição: PER Lote 5 - folhas 11 e 12

Prezados Senhores,

Observei que todos os lotes tiveram suas praças enumeradas em sentido crescente do lote, menos o lote 5.

Nas folhas 11 e 12 do PER vê-se que o lote 5 inicia-se em Belo Horizonte, Minas Gerais, mas as praças estão enumeradas em sentido contrário, de São Paulo para Belo Horizonte.

Imagino que isso possa causar enorme confusão quando da administração do contrato.

Sugiro renumerar as praças começando de Belo Horizonte em direção a São Paulo.

Atenciosamente

*

Tipo: PER Lote 5

ANTT/OUVIDORIA/2006-19094

Contribuição: É obrigatória a representação da licitante por sociedade corretora com registro na BOVESPA ou não?
Tipo: 2.21 e 2.69
Justificativa: Os ítens referidos do Edital são contradiórios.

ANTT/OUVIDORIA/2006-19145

Contribuição: "A receita decorrente das multa por excesso de peso será recolhida à ANTT"

Prezados Senhores,

Esta cláusula é ilegal. A ANTT não pode ficar com multa de espécie alguma, seja por excesso de peso, seja por excesso de velocidade.

Compete à polícia rodoviária lavrar o auto de multa e a multa chega ao proprietário/condutor do veículo via correio, para ser paga em agência bancária.

Sugiro retirar esta cláusula do contrato.

Atenciosamente

*
Tipo: 7.35

ANTT/OUVIDORIA/2006-19162

Contribuição: PER Lote 5 - folhas 11 e 12

Prezados Senhores,

Observei que todos os lotes tiveram suas praças enumeradas em sentido crescente do lote, menos o lote 5.

Nas folhas 11 e 12 do PER vê-se que o lote 5 inicia-se em Belo Horizonte, Minas Gerais, mas as praças estão enumeradas em sentido contrário, de São Paulo para Belo Horizonte.

Imagino que isso possa causar enorme confusão quando da administração do contrato.

Sugiro renumerar as praças começando de Belo Horizonte em direção a São Paulo.

Atenciosamente

*

Tipo: PER Lote 5

ANTT/OUVIDORIA/2006-19171

Contribuição: "As praças auxiliares deverão iniciar suas operações simultaneamente com as demais praças de pedágio"

Prezados Senhores,

Esta obrigacao de as pracas auxiliares iniciarem simultaneamente com as pracas principais vai impedir que pracas auxiliares sejam propostas.

Entende-se que praças auxiliares devrao receber uma analise profunda da ANTT e podem ser aprovadas ou nao. O processo pode vir a atrasar o inicio de cobrança de pedagio das pracas principais, visto que o contrato reza que todas devem iniciar juntas.

E tendo proposto a criaçao de uma praca auxiliar, ela nao pode ser ignorada, nao pode ser retirada da proposta, assim, na forma como esta a criacao de pracas auxiliares cria incertezas quanto ao inicio de operacao das pracas como um todo.

Sugestao é permitir que as praças possam iniciar cobrança de pedágio em épocas diferentes entre si, nao havendo razao alguma para que sejam simultaneas.

Atenciosamente

*
Tipo: 7.28

ANTT/OUVIDORIA/2006-19182

Contribuição: "Não será permitida a implantação de praças auxiliares:
a) entre a última praça de pedágio e o final do trecho concedido;"

Prezados Senhores,

No lote 5 essa clausula contratual vai impedir que sejam propostas praças auxiliares.

Por um equivoco, o lote 5 inicia-se em Belo Horizonte e termina em São Paulo. Ocorre que as praças principais foram numeradas no sentido inverso, de São Paulo para Belo Horizonte. Assim, a praça 8 fica perto de Belo Horizonte.

Pois bem, entre esta praça 8 e o fim do trecho em São Paulo não pode haver praças auxiliares, o que significa dizer que no lote 5 nao poderá haver praças auxiliares.

Sugiro renumerar as praças do lote numero 5.

Atenciosamente

*

Tipo: 7.27

ANTT/OUVIDORIA/2006-19298

Por meio desta estamos mandando comentários do * * sobre o processo de concessão dos lotes rodoviários federais. Ficamos a sua disposição para qualquer pergunta que possam ter com relação aos nossos comentários.

VIABILIDADE DO FINANCIAMENTO

Dando seguimento a umas discussões que já mantivemos com ANTT com relação ao nível adequado de tarifas e/o taxas de retorno, e após ter tido acesso aos modelos financeiros providenciados na pagina internet da ANTT, queríamos trazer a sua atenção e consideração a nossa preocupação sobre a viabilidade do financiamento dos investimentos das concessionárias.

Como e de seu conhecimento, apesar de um prazo de concessão de 25 anos, o prazo de financiamento de projetos de infra-estrutura continua bem mais curto hoje no Brasil, provavelmente entre 10-14 anos.

Considerando que a concessionária toma responsabilidade para todos os riscos da concessão incluindo, entre outros, construção, operação e trafico, o dimensionamento dos empréstimos podera ser baseado sobre o modelo base da ANTT mas com analise de diferentes sensibilidades / assunções para testar os riscos associados.

Considerando o modelo financeiro do lote 6 por exemplo, com um período de construção de 4 anos, o período de amortização dos empréstimos ficaria entre 6 e 10 anos no maximo. Testando os fluxos de caixa da concessionária com o cenário base e/ou cenários de custos de construções superiores, ou de trafico menor, o nível de cobertura do serviço da divida indica que poderia ser difícil de conseguir empréstimos para financiar os investimentos.

Assim queríamos sugerir que a ANTT também analise os projetos não somente com a taxa de retorno do projeto não alavancado, mas também com os modelos financeiros (fluxos de caixa) incluindo términos e condições de financiamento realistas para poder estabelecer a viabilidade do financiamento dos investimentos. Nas condições consideradas se poderiam conseguir empréstimos mas provavelmente de volumes menores (alavancagem mínima), e assim a

necessidade de aporte de capital próprio da concessionária seria bem maior, reduzindo não somente o possível interesse mas também o universo de participantes pois o nível de capital requerido seria de fato bem maior que os 20% contratualmente requeridos, e isso teria que entrar em consideração na qualificação econômico-financeira dos participantes para assegurar a capacidade de investimentos em capital próprio da concessionária.

No caso de financiamento de uma tranche em US$, a analise dos riscos cambiais e fluxo de caixa correspondente seria ainda mais sensível e maior, pois reajuste de tarifas não incorpora nenhum índice "cambial".

Finalmente, achamos que para as rodovias com programas de investimentos menores, se poderá provavelmente considerar um financiamento * sem necessidades do financiamento externo, mas no caso das grandes rodovias essa possibilidade poderia ser diferente. Para sua informação, no caso de empréstimos * por exemplo, geralmente requeremos que o modelo financeiro base apresente índices de cobertura de serviço da divida mínima de 1.30.

Ficamos a sua disposição para discutir de nossa preocupação nesse tema si for de seu interesse.

COMENTARIOS SOBRE O EDITAL

Dos procedimentos da Licitação
Reiteramos nossa preocupação com a abertura das propostas econômicas antes das outras qualificações dos participantes. Uma vez estabelecida a tarifa mínima, nos parece que a não-desqualificação do ganhador será muito mais questionável podendo atrasar o processo, o se for desqualificado, o resultado final terá sido "manipulado".

Ao contrario do proposto no 2.75, nos parece que participantes dentro dos 5% deveriam poder participar do leilão viva voz mas que a tarifa básica final só poderá ser estabelecida depois de confirmar a qualificação técnica daquele participante. Não seria correto forçar a tarifa básica final sobre um valor proposto por um participante não qualificável ? Mesma observação si o lance final foi resultado de uma competição com o participante não qualificável ?

Finalmente, participantes dentro de uma margem de 10% da tarifa inicial poderiam possivelmente ser/ter sido participantes do processo de leilão no caso de desqualificação do participante da tarifa menor.

Da qualificação técnica
Considerando que a concessão e para operação e manutenção de rodovias por 25 anos, e não simplesmente construção de obras, sugerimos que se inclui também um requerimento de experiência de operações de rodovias, similar ao requerimento de construção.

Da qualificação econômico-financeiro
A definição e abertura dos valores de qualificação dos participantes e muito importante para assegurar a viabilidade do processo no longo prazo. Como indicamos na seção sobre viabilidade do financiamento acima, a qualificação devera tomar em conta o nível real de contribuição de capital próprio de cada projeto em função da tarifa básica e a capacidade dos participantes de ter capital próprio e contingente suficiente disponível para um projeto e também outros.

COMENTARIOS SOBRE O CONTRATO DE CONCESSAO

Capítulo V - Seguros
O programa de seguros da concessionária e um ponto fundamental para um financiamento de tipo "project finance" com recurso limitado aos sócios. O contrato de concessão deveria incluir o direito das instituições financeiras de ser incluídas como "adicional insured" ou "loss payee".

Revisão da Tarifa Básica de Pedágio
6.32 Recomendamos incluir prazo especifico maximo para publicação da Resolução de reajuste da Tarifa.

6.36 Item (f) das condições de revisão tarifaria nos parece incompatível com os financiamentos. Bancos participando do financiamento de rodovias analisam e tomam os riscos inerentes a trafico rodoviário e em nenhum caso a negócios alternativos ou complementares. Assim a revisão tarifaria baseada sobre receitas alternativas (mínima que seja) teria um impacto negativo sobre os financiamentos. Também, tal clausula não incentiva a concessionária a desenvolver negócios alternativos podendo beneficiar os usuários.

Capitulo VIII Verba de fiscalização
Favor esclarecer capitulo com relação à verba de fiscalização para efeito da proposta comercial e a verba de fiscalização efetiva anual. Qual será o valor utilizado para calcular 12 parcelas mensais de mesmo valor (em vez de % sobre receita efetiva mensal) ? Confirmar si a verba de fiscalização será calculada como uma percentagem sobre receita bruta relativa a receitas de pedágio só.

Aparelhamento da policia rodoviária federal
6.8 Favor esclarecer parágrafo. A concessionária terá responsabilidade de proporcionar (procurar?) meios e instrumentos ou pagar um valor em R$ (fixo o maximo) a Policia Federal , ou os dois ? Este valor corrigido será pago anualmente ? como/quando ?

Capítulo VII - Faixa de Domínio
Seria importante esclarecer no Contrato a responsabilidade e o procedimento para entregar a faixa de domínio do projeto no começo do projeto. O parágrafo 11.3 indica que a concessionária tem a obrigação de promover as expropriações e as servidões administrativas; em nossa experiência é muito mas favorável que o Poder Concedente conceda a faixa livre de moradores, prendas, etc. Si não for possível o contrato deveria considerar limites razoáveis de custos e mecanismos claros para pedir indenização/reajustes ao Poder Concedente si os custos e os cronogramas não estiverem dentro do previsto.

Direitos e obrigações da concessionária
11.12 Aumento dos estandartes ambientais ou qualquer outro cambio de lei impondo novos investimentos à concessionária requer solução do equacionamento financeiro (e não só econômico). A necessidade de fazer investimentos adicionais obriga a concessionária a liberar recursos ou conseguir financiamento adicional, isso poderia impactar (negativamente) o financiamento inicial. Reajustes teriam que tomar em consideração fluxos de caixa não num prazo total de concessão mas num prazo mais curto em linha com financiamentos disponíveis.

Sugerimos incluir uma clausula sobre o reajuste econômico-financeiro. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e uma ferramenta conceitual importante mas a falta de qualquer mecanismo(s) especifico(s) para implementá-la não ajudara para a obtenção de financiamentos. A liquidez do mecanismo de recomposição e um aspeto importantíssimo para o conforto dos bancos. Sugerimos que se inclui a descrição dos mecanismos possíveis considerados para assegurar a liquidez da companhia (quando tal recomposição for necessária para os empréstimos). E importante estar consciente que no caso de reajuste do equilíbrio que não responda a necessidade de liquidez da concessionária, ela poderia entrar em falência provocando a caducidade da concessão.

Limitação de responsabilidade da concessionária
12.5 Existira uma auditoria dos danos existentes na data da transferência da operação a concessionária ?

Capítulo XIII Força Maior

A concessionária deveria ter opção de terminar o contrato em caso de evento de força maior por um período de mais de [12] meses. Item 13.29 deveria refletir essa opção.

Extinção da concessão

13.33/13.34/13.35 Favor incluir que pagamento da indenização / assunções são de responsabilidade do Poder Concedente.

13.37 (a) Favor referenciar os documentos/as bases que definam os parâmetros comparados para qualidade do serviço. Sugerimos também para (b) e (c) que se estabeleça em mais detalhes quais seriam as clausulas contratuais ou o nível de paralisação de serviço que poderiam justificar a caducidade (eventos graves versus eventos multados), e

13.39 também considerar definir períodos/prazos específicos para tentar resolver os problemas antes de declarar caducidade. Sugerimos que se considere também a possibilidade de oferecer aos bancos: i) um direito de notificação pelo Poder Concedente; e ii) um direito de sugerir a ANTT um novo operador da concessão para remediar as deficiências dentro de um período razoável. Sugerimos um prazo de 90 dias ("cure period") para trocar de operador o tomar medidas para remediar as deficiências.

13.46 Para efeitos de conseguir financiamento, e como no caso de encampação, e necessário incluir a definição clara para o calculo das indenizações a ser pago em caso de caducidade. Referencia ao "limite devido" não permite aos bancos estabelecer si as dividas serão totalmente liquidadas. Parágrafo 3.12 do contrato faz referencia ao pagamento pela União das parcelas dos investimentos não amortizados ou depreciados. Favor confirmar na clausula 13.46 também (ou Poder Concedente)? Precisa também indicar claramente que o pagamento será feito dentro de um prazo explicitamente definido; geralmente, um prazo maximo de 12 meses e recomendável.

Disposições finais
Recomendamos que se incorpore ao contrato uma clausula mais amplia de Mediação, Arbitragem e Eleição de Foro. Clausulas de Solução de divergências por Mediação (no caso de controvérsias sobre interpretação ou execução do contrato, inclusive aquelas relacionadas a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro) ou por Arbitragem são comuns nos contratos de concessões providenciando conforto aos bancos internacionais. Exemplos recentes de contratos brasileiros poderiam ser utilizados.

ANTT/OUVIDORIA/2006-19329

Contribuição: O art.17,§2, da lei 8.987/95 determina, in verbis:
"inclui-se nas vantagens ou subsídios de que trata este artigo, qualquer
tipo de tratamento tributário diferenciado, ainda que em conseqüência da
natureza jurídica do licitante, que comprometa a isonomia fiscal que deve
prevalecer entre todos os concorrentes". Ora, é sabido que países
estrangeiros concedem vantagens tributárias e subsídios para que suas
empresas conquistem novos mercados. Adicionalmente, os fundos de pensão e
os fundos de investimentos têm tratamento tributário diferenciado, talvez
até em conseqüência da natureza jurídica. A MP 281, de 15 de fevereiro de
2006, veio aumentar as diferenças tributárias. Que instrumentos o edital
pretende utilizar para promover a isonomia fiscal no procedimento
licitatório conforme determina a lei maior de concessões entre empresas
nacionais, empresas estrangeiras, fundos de pensão e fundos de
investimentos em participação?
Tipo: Capítulo VII
Justificativa: Evitar a aplicação do caput do Art.17 da lei de concessões.

ANTT/OUVIDORIA/2006-19712

Contribuição: ESTAMOS PROPONDO A ESSA OUVIDORIA, A SEGUINTE SUGESTÃO PARA CUMPRIMENTO DE UM CRONOGRAMA DE EVENTOS:
O calendário previsto para os principais eventos do Processo é o seguinte:
Nº EVENTOS DATA
01 Publicação do Aviso do EDITAL DE LEILÃO no D.O.U. 03/04/2006
02 Disponibilização do EDITAL DE LEILÃO 06/04/2006
03 Reunião de Esclarecimentos e procedimentos do LEILÃO (15:00 hs) BVRJ 13/04/2006
04 Limite para solicitação de esclarecimentos sobre a pré-qualificação 18/04/2006
05 Limite para depósito da Garantia de Proposta 05/05/2006
06 Recebimento dos documentos de pré-qualificação até 10:00 horas na CBLC 08/05/2006
07 Publicação do resultado de julgamento da pré-qualificação 15/05/2006
08 Publicação da data da apresentação das Propostas PME e PC, no D.O.U. 29/05/2006
09 Limite para Visita Técnica à(s) rodovia(s) integrante(s) do Lote 06/06/2006
10 Limite para solicitar esclarecimentos sobre as Propostas PME e PC 06/06/2006
11 Recebimento dos envelopes das Propostas PME e PC até às 15:00 horas na BVRJ 26/06/2006
12 Sessão Pública de abertura das PME na BVRJ 26/06/2006
13 Publicação do resultado do julgamento das PME 26/07/2006
14 Comunicação dos proponentes aptos para o LEILÃO 14/08/2006
15 Sessão Pública de realização do LEILÃO na BVRJ 17/08/2006
16 Divulgação pela BVRJ da Proposta vencedora 17/08/2006
17 Publicação da Licitante vencedora, no D.O.U. 21/08/2006
18 Limite para apresentação dos doc. referentes à(s) garantia(s) de financiamento do empreendimento (Anexos VIII, IX e X) 21/09/2006
19 Homologação do resultado do LEILÃO 28/09/2006
20 Limite para a assinatura do Contrato de Concessão 29/01/2007

Tipo: CRONOGRAMA
Justificativa: NOS PROCESSOS LICITATORIOS ENVOLVENDO CONCESSÃO DE RODOVIAS - ATÉ HOJE - OS PASSOS A SEREM SEGUIDOS FORAM TODOS PREVISTOS, E DENTRO DE UM CRONOGRAMA PLAUSIVEL DE REALIZAÇÃO. O PRESENTE CRONOGRAMA CONTEMPLA, INCLUSIVE, OUTROS PONTOS DO EDITAL, COMO, POR EXEMPLO, PRAZO DE VISITA TECNICA AS OBRAS, O QUE DEMANDA UM PERIODO DE TEMPO RAZOAVEL POIS, DESTAS VISITAS E DOS LEVANTAMENTOS TECNICOS É QUE SERÃO AJUSTADOS OS VALORES DE VIABILIDADE DE CADA EMPRESA PARA APRESENTAÇÃO DE SUA PROPOSTA TARIFARIA. A IMPLANTAÇÃO DESTE CRONOGRAMA SERÁ DE VITAL IMPORTANCIA, POIS GARANTIRÁ SUPORTE TECNICO, COM PRAZO SUFICIENTE PARA QUE OS NUMEROS LEVANTADOS ESPELHEM A REAL SITUAÇÃO DO TRECHO EM LEILÃO, E A REAL CAPACIDADE DE CADA FIRMA TER GARANTIA DE QUE PODE PARTICIPAR DO MESMO, BASEADA EM LEVANTAMENTOS REAIS E SEGUROS DE SUAS EQUIPES TECNICA, ECONOMICO-FINANCEIRA E JURIDICA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20274

Boa tarde Srs.da ANTT, Sou * , Motociclista e TOTALMENTE contra a implantação de pedágios para Motocicletas em nosso Pais!!!

Campinas, 23 de Fevereiro de 2006

* .

ANTT/OUVIDORIA/2006-20304

Prezados Ouvidores,

Sou um cidadão Brasileiro, pagador de impostos e também um motociclista que desfruta das estradas deste imenso país.

Estando atento as noticias que veiculam, refiro-me precisamente a cobrança de pedagios para motocicletas.

VERDADEIRO ABSURDO!

As motocicletas que rodam pelas estradas, nao as estragam nem mesmo as deterioram, tendo em vista o seu peso.

Os caminhões, vedadeiros causadores dos buracos e a falta de interesse na conservação das estradas, pelos entes publicos e pelas concessionárias que só pensam em sacar mais um bocadinho dos infelizes motociclistas, são os verdadeiros destruidores de nossas estradas.

Por um lado temos policiais e fiscalizadores de entrepostos estaduais que não cumprem o seu dever, pois se o fizessem, nas estradas não circulariam mercadorias roubadas, nem caminhões com carga acima do peso, e por muitas e muitas vezes, em péssimas condições, sem luz traseira, sem farois, pneus carecas, etc etc.

De outro lado, temos as exploradoras terceirizadas que são as concessionárias, que através de conluios politicos ganham a concessão e destinam o dinheiro arrecadado, (exceção de algumas), para tudo, menos para a conservação de estradas.

A solução buscada então - Vamos arranjar mais dinheiro!

como: - aumento dos pedagios ou pedagios para aqueles que ainda não pagam.

POUCA VERGONHA - É O QUE TEMOS!!

DESPRESO PELO CONTRIBUINTE - É O QUE TEMOS!

Sugiro um melhor aparelhamento das policiais estaduais e federais rodoviarias, com gente séria, que cumpre o seu dever, ou então - nada feito.

NA CERTA esse dinheiro vai para pagar algum bem bolado politico.

não pagarei pedagio para andar de moto!

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20327

Boa tarde

Gostaria de deixar saliente minha completa

insatisfação com a questão da cobrança de taxas de
pedágio de motocicletas.
Sou motociclista, pertenço a um Moto Clube muito
respeitado em Campinas e acho uma vergonha que
interesses econômicos de concessionárias de rodovias
tenham maior peso nas decisões do que a vontade de
praticamente todos os motociclistas usuários das
rodovias do Estado.

Isso só vem corroborar o que todos já sabem: Que nosso
país é administrado para o ricos, grandes empresários
e banqueiros, e o povo "mais de baixo", que realmente
precisa da ajuda e da defesa do governo, não pode
contar nunca com este.

Estou assinando o abaixo assinado contra a cobrança e
espero que este seja pelo menos considerado nas
próximas reuniões para decisão da questão.

Obrigado pela atenção

*
*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20347

Caríssimos

SOMOS CONTRA A COBRANÇA DE PEDÁGIOS, ESPECIALMENTE O DE MOTOS! ESTAMOS JÁ HÁ ALGUM TEMPO FAZENDO UM ABAIXO ASSINADO QUE JÁ TEM PERTO DE 5.000 ASSINATURAS.

Como havia a possibilidade de, em audiência pública da Agência Nacional de Transporte Terrestes, sustentar, oralmente, por 3 minutos os motivos pelos quais entendo que motocicleta não deve pagar pedágio, procedi minha inscrição na forma do "manual" deles, para a audiência de São Paulo.

Senhores: No horário das 14:30h, cheguei a tal Audiência Pública, que começou com atraso, de mais de 30 minutos, às 15:30h.

A tal audiência, senhores, deveria se chamar "Audiência dos Empresários", posto que entre as 200 pessoas presentes, apenas seis ou sete eram políticos municipais defendendo os interesses de suas respectivas cidades (Barra Mansa e outras, cujos nomes não me recordo), do Estado do Rio de Janeiro e eu. O resto eram pessoas representando empresas interessadas na exploração comercial das rodovias federais, que, saliente-se, é uma verdadeira mina de dinheiro.

Pela quantidade de perguntas feitas pelos presentes e de maneira expressa, todas pertinentes ao Edital e ao Contrato, quanto a forma de participação, possibilidade de participação de capital estrangeiro, empresa estrangeira e uma infinidade de outras questões de interesse, puramente comercial, o tempo não foi suficiente para que todas as questões postas, inclusive a nossa, fossem lidas em sua integralidade.

O Sr. Presidente da Mesa, sabendo do conteúdo de nossa manifestação, não permitiu que fosse ela lida lida em sua integralidade sob a alegação de que o assunto já havia sido discutido.

Restou evidenciado que o objetivo da "Audiência Pública" era o de resolver questões dos empresários interessados nas concessões. Nem os protestos de um cidadão que lá estava, valeram.

Como o tempo era exiguo o Sr. Presidente da Mesa, que também o Diretor Geral da ANTT, alegando que tinha horário de vôo marcado, para a audiência que se realizaria, em Curitiba, reduziu o tempo das manifestações orais para 2 minutos, sem possibilidade de acréscimo, pois tal decisão era prerrogativa dele.

Não concordei e me retirei.

TODO NOSSO ESFORÇO CAIU NO VAZIO

MAS NÃO ESTAMOS DESISTINDO! NÃO.

Hoje mesmo contratei 5 meninas, com recursos meus e do * (nosso *), para colher mais assinaturas dos moto boys, nas ruas de São Paulo e vamosaumentar o número de assinaturas na marra.

Eles querem cobrar pedágio de moto e isto está claro. A convicção deles, todos, está formada e precisamos mudar isso.

Você pode ajudar:

1 - Mande uma ou dez mensagens para a Ouvidoria da ANTT, sustentando que vc é contra a cobrança de pedágio. Peça aos seus amigos de lista que façam a mesma coisa.

Precisamos "entupir" a caixa de e-mail da entidade e destes burocratas, que pensam que não somos nada.

ouvidoria@antt.gov.br

2 - Nas datas abaixo, haverão novas Audiências Públicas. Se alguém pretender ir, vá, mas compareça acompanhado de um político e com pelo menos 20 motociclistas, com colete e brasão.

Sem sorriso para ninguém! Lá não tem bonzinho e todos estão contra nós, porque têm interesse comercial, em que paguemos pedágio.

Inscreva todos os 20 para falar, assim o tempo de cada um vai se somar e o motociclista que for o orador vai poder se manifestar melhor.

Curitiba - PR, 23.2.2006, quinta-feira, das 15 às 18 horas, no Auditório Caio Amaral Gruber, da FIEPR - Av. Comendador Franco, 1341, Jardim Botânico.

Rio de Janeiro - RJ, 6.3.2006, segunda-feira, das 15 às 18 horas, no Centro de Convenções da FIRJAN - Av. Graça Aranha, nº 1 - 2º andar - Centro.

Belo Horizonte - MG, 7.3.2006, terça-feira, das 15 às 18 horas, no Edifício FIEMG Trade Center - Rua Timbiras, 1200, Auditório do 2º andar - Bairro Funcionários.

Florianópolis - SC, 9.3.2006, quinta-feira, das 15 às 18 horas, no Auditório da FIESC - Rodovia Ademar Gonzaga, 2765, Bairro Itacorumbi

3 - Vá preparado, pq os caras são frios e calculistas. Questões emocionais não valem nada.

Para eles motociclista é um usuário que não quer pagar pedágio, mas usa a rodovia e a concessionária mais que os condutores de automóveis, pq se acidentam mais.

Continuem seus abaixo assinados e mandem para a gente até o dia 08 de março. Pretendemos leva-los a Brasília.

Continuamos na luta!

Apóie sua Federação e a AMO do seu Estado.

Só nos unindo é que vamos conseguir reverter este quadro.

abraços

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20360

Caríssimos

SOMOS CONTRA A COBRANÇA DE PEDÁGIOS, ESPECIALMENTE O DE MOTOS! ESTAMOS JÁ HÁ ALGUM TEMPO FAZENDO UM ABAIXO ASSINADO QUE JÁ TEM PERTO DE 5.000 ASSINATURAS.

Como havia a possibilidade de, em audiência pública da Agência Nacional de Transporte Terrestes, sustentar, oralmente, por 3 minutos os motivos pelos quais entendo que motocicleta não deve pagar pedágio, procedi minha inscrição na forma do "manual" deles, para a audiência de São Paulo.

Senhores: No horário das 14:30h, cheguei a tal Audiência Pública, que começou com atraso, de mais de 30 minutos, às 15:30h.

A tal audiência, senhores, deveria se chamar "Audiência dos Empresários", posto que entre as 200 pessoas presentes, apenas seis ou sete eram políticos municipais defendendo os interesses de suas respectivas cidades (Barra Mansa e outras, cujos nomes não me recordo), do Estado do Rio de Janeiro e eu. O resto eram pessoas representando empresas interessadas na exploração comercial das rodovias federais, que, saliente-se, é uma verdadeira mina de dinheiro.

Pela quantidade de perguntas feitas pelos presentes e de maneira expressa, todas pertinentes ao Edital e ao Contrato, quanto a forma de participação, possibilidade de participação de capital estrangeiro, empresa estrangeira e uma infinidade de outras questões de interesse, puramente comercial, o tempo não foi suficiente para que todas as questões postas, inclusive a nossa, fossem lidas em sua integralidade.

O Sr. Presidente da Mesa, sabendo do conteúdo de nossa manifestação, não permitiu que fosse ela lida lida em sua integralidade sob a alegação de que o assunto já havia sido discutido.

Restou evidenciado que o objetivo da "Audiência Pública" era o de resolver questões dos empresários interessados nas concessões. Nem os protestos de um cidadão que lá estava, valeram.

Como o tempo era exiguo o Sr. Presidente da Mesa, que também o Diretor Geral da ANTT, alegando que tinha horário de vôo marcado, para a audiência que se realizaria, em Curitiba, reduziu o tempo das manifestações orais para 2 minutos, sem possibilidade de acréscimo, pois tal decisão era prerrogativa dele.

Não concordei e me retirei.

TODO NOSSO ESFORÇO CAIU NO VAZIO

MAS NÃO ESTAMOS DESISTINDO! NÃO.

Hoje mesmo contratei 5 meninas, com recursos meus e do Marcinho (nosso Vice-Presidente), para colher mais assinaturas dos moto boys, nas ruas de São Paulo e vamosaumentar o número de assinaturas na marra.

Eles querem cobrar pedágio de moto e isto está claro. A convicção deles, todos, está formada e precisamos mudar isso.

Você pode ajudar:

1 - Mande uma ou dez mensagens para a Ouvidoria da ANTT, sustentando que vc é contra a cobrança de pedágio. Peça aos seus amigos de lista que façam a mesma coisa.

Precisamos "entupir" a caixa de e-mail da entidade e destes burocratas, que pensam que não somos nada.

ouvidoria@antt.gov.br

2 - Nas datas abaixo, haverão novas Audiências Públicas. Se alguém pretender ir, vá, mas compareça acompanhado de um político e com pelo menos 20 motociclistas, com colete e brasão.

Sem sorriso para ninguém! Lá não tem bonzinho e todos estão contra nós, porque têm interesse comercial, em que paguemos pedágio.

Inscreva todos os 20 para falar, assim o tempo de cada um vai se somar e o motociclista que for o orador vai poder se manifestar melhor.

Curitiba - PR, 23.2.2006, quinta-feira, das 15 às 18 horas, no Auditório Caio Amaral Gruber, da FIEPR - Av. Comendador Franco, 1341, Jardim Botânico.

Rio de Janeiro - RJ, 6.3.2006, segunda-feira, das 15 às 18 horas, no Centro de Convenções da FIRJAN - Av. Graça Aranha, nº 1 - 2º andar - Centro.

Belo Horizonte - MG, 7.3.2006, terça-feira, das 15 às 18 horas, no Edifício FIEMG Trade Center - Rua Timbiras, 1200, Auditório do 2º andar - Bairro Funcionários.

Florianópolis - SC, 9.3.2006, quinta-feira, das 15 às 18 horas, no Auditório da FIESC - Rodovia Ademar Gonzaga, 2765, Bairro Itacorumbi

3 - Vá preparado, pq os caras são frios e calculistas. Questões emocionais não valem nada.

Para eles motociclista é um usuário que não quer pagar pedágio, mas usa a rodovia e a concessionária mais que os condutores de automóveis, pq se acidentam mais.

Continuem seus abaixo assinados e mandem para a gente até o dia 08 de março. Pretendemos leva-los a Brasília.

Continuamos na luta!

Apóie sua Federação e a AMO do seu Estado.

Só nos unindo é que vamos conseguir reverter este quadro.

abraços

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20387

Informo que sou contra a cobrança de pedágio para motocicletas
Atenciosamente,

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20399

SOU CONTRA A COBRANÇA DE PEDAGIOS PARA MOTOCICLETA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20418

Prezado(s) Senhor(s)

Desde que foi primeiramente aventada a possibilidade de cobrança de pedágio aos veículos de duas rodas motorizados (motocicletas,motonetas e similares)
Sempre nos ocorreu a que intuito esse pedágio seria destinado ?
Sabemos que a cobrança de pedágio destina-se ou deveria destinar-se primeiramente a conservação e modernização das rodovias e outros benefícios ditos necessários aos usuários dessas rodovias .
Porém até o momento não foi divulgado pelo menos de forma eficaz , dados que seriam de extrema importância para determinar a real necessidade dessa cobrança de pedágio desses veículos.

Os principais que me ocorrem seriam:
- O volume de trafego desses veículos nas rodovias onde será cobrado pedágio é substancial ao ponto de esses veículos representarem um fator preponderante de desgaste das vias ?
- O índice de acidentes oficiais registrados é de tal monta que acarreta ônus considerável que justifique essa cobrança de pedágio ?
Não sou um especialista em análise de custos em rodovias , porém sou habilitado e viajo de motocicleta à vinte e cinco anos principalmente por rodovias interestaduais e federais , e tenho total certeza que o volume de motocicletas rodando nessas vias é insignificante em relação ao automóveis de passageiros e veículos de transporte leve e pesado.
Por esse motivo claro e objetivo tenho a certeza que é totalmente injustificada necessidade de cobrança de pedágio para motocicletas .
Como suposto consumidor desse "serviço" tenho o direito de saber de forma cabal o motivo da cobrança .

Ao seu conhecimento , as pessoas em cópia são usuários de motocicletas e tem as mesmas duvidas que eu a respeito desse assunto.

Atenciosamente

*
Sorocaba-SP

ANTT/OUVIDORIA/2006-20520

Informo que sou contra a cobrança de pedágio para motocicletas

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20559

Caro ouvidor;

Pelo amor de Deus, parem com essa idéia de cobrar pedágio de motos.....

Isto é uma vergonha......

*

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20573

Sr´s

Gostaria de registrar minha total insatisfação e total repulsa a cobrança de pedágio para motos.
Gostaria de dizer que a Audencia Pública de São Paulo foi um completa falta de respeito com os motociclistas , a * * * de São Paulo estava presente na pessoa do * , e o mesmo nem se quer pode ser ouvido e defender os interesses dos motociclistas , é uma completa falta de caráter marcarem uma audiencia tão desogarnizada e totalmente voltada ao interesse apenas de empresário e empresas multinacionais interessadas na exploração das nossas estrada. E lastimável saber que um orgão do governo não tenha interesse em saber a opinião da sua população.

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20612

Sou totalmente contra a aprovação de cobrança de pedágio nas rodovias! Faço parte dos *. Não fazemos zona em estrada, não prejudicamos em nada o transito em rodovias.

PAREM DE ROUBAR NOSSO DINHEIRO, JÁ PAGAMOS IPVA PARA QUE?????? BRASILEIRO É TUDO OTÁRIO MESMO, ATÉ MESMOS OS POLITICOS QUE FERRAM COM SEU PROPRIO POVO ACABAM SE FERRANDO....

ANTT/OUVIDORIA/2006-20664

A quem interessa a cobrança de tarifas de pedágio de motocicletas?

Porque o assunto não é discutido publicamente?

Porque não é dado voz a quem interessa? (O motociclista!)

Porque representantes da categoria não são ouvidos?

Porque não dar o direito de manifestação a quem tem DIREITO!

Porque o Sr. Diretor Geral da ANTT não ouviu nosso representante da FEDERAÇÃO?

No aguardo de vossa manifestação,

*

Motociclista e Cidadão!

ANTT/OUVIDORIA/2006-20677

Contribuição: Incluir na lista de isenções as motocicletas.
Tipo: capítulo 17
Justificativa: O desgaste ao piso asfáltico causado pela motocicleta é ínfimo, quase nulo. A área de atrito do pneu com o solo não excede 10 cm. Uma vez que o IPVA do Rio de Janeiro, para motos, é o mais caro do país (2%), não é justo ainda cobrar pedágio. Há ainda que considerar que, para as motos, não concedem cabines de pagamento EXCLUSIVAS e reboques específicos em casos de avaria desse tipo de veículo. Todas as vantagens são oferecidas aos motoristas de outras categorias.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20724

Contribuição: Incluir isenção para motos e triciclos.
531-528 cat 9
Tipo: capítulo 17

Justificativa: Pelo seu peso, esses veículos não danificam o piso
asfáltico.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20761

Caríssimos

SOMOS CONTRA A COBRANÇA DE PEDÁGIOS, ESPECIALMENTE O DE MOTOS! ESTAMOS JÁ HÁ ALGUM TEMPO FAZENDO UM ABAIXO ASSINADO QUE JÁ TEM PERTO DE 5.000 ASSINATURAS.

Como havia a possibilidade de, em audiência pública da Agência Nacional de Transporte Terrestes, sustentar, oralmente, por 3 minutos os motivos pelos quais entendo que motocicleta não deve pagar pedágio, procedi minha inscrição na forma do "manual" deles, para a audiência de São Paulo.

Senhores: No horário das 14:30h, cheguei a tal Audiência Pública, que começou com atraso, de mais de 30 minutos, às 15:30h.

A tal audiência, senhores, deveria se chamar "Audiência dos Empresários", posto que entre as 200 pessoas presentes, apenas seis ou sete eram políticos municipais defendendo os interesses de suas respectivas cidades (Barra Mansa e outras, cujos nomes não me recordo), do Estado do Rio de Janeiro e eu. O resto eram pessoas representando empresas interessadas na exploração comercial das rodovias federais, que, saliente-se, é uma verdadeira mina de dinheiro.

Pela quantidade de perguntas feitas pelos presentes e de maneira expressa, todas pertinentes ao Edital e ao Contrato, quanto a forma de participação, possibilidade de participação de capital estrangeiro, empresa estrangeira e uma infinidade de outras questões de interesse, puramente comercial, o tempo não foi suficiente para que todas as questões postas, inclusive a nossa, fossem lidas em sua integralidade.

O Sr. Presidente da Mesa, sabendo do conteúdo de nossa manifestação, não permitiu que fosse ela lida lida em sua integralidade sob a alegação de que o assunto já havia sido discutido.

Restou evidenciado que o objetivo da "Audiência Pública" era o de resolver questões dos empresários interessados nas concessões. Nem os protestos de um cidadão que lá estava, valeram.

Como o tempo era exiguo o Sr. Presidente da Mesa, que também o Diretor Geral da ANTT, alegando que tinha horário de vôo marcado, para a audiência que se realizaria, em Curitiba, reduziu o tempo das manifestações orais para 2 minutos, sem possibilidade de acréscimo, pois tal decisão era prerrogativa dele.

Não concordei e me retirei.

TODO NOSSO ESFORÇO CAIU NO VAZIO

MAS NÃO ESTAMOS DESISTINDO! NÃO.

Hoje mesmo contratei 5 meninas, com recursos meus e do Marcinho (nosso Vice-Presidente), para colher mais assinaturas dos moto boys, nas ruas de São Paulo e vamosaumentar o número de assinaturas na marra.

Eles querem cobrar pedágio de moto e isto está claro. A convicção deles, todos, está formada e precisamos mudar isso.

Você pode ajudar:

1 - Mande uma ou dez mensagens para a Ouvidoria da ANTT, sustentando que vc é contra a cobrança de pedágio. Peça aos seus amigos de lista que façam a mesma coisa.

Precisamos "entupir" a caixa de e-mail da entidade e destes burocratas, que pensam que não somos nada.

ouvidoria@antt.gov.br

2 - Nas datas abaixo, haverão novas Audiências Públicas. Se alguém pretender ir, vá, mas compareça acompanhado de um político e com pelo menos 20 motociclistas, com colete e brasão.

Sem sorriso para ninguém! Lá não tem bonzinho e todos estão contra nós, porque têm interesse comercial, em que paguemos pedágio.

Inscreva todos os 20 para falar, assim o tempo de cada um vai se somar e o motociclista que for o orador vai poder se manifestar melhor.

Curitiba - PR, 23.2.2006, quinta-feira, das 15 às 18 horas, no Auditório Caio Amaral Gruber, da FIEPR - Av. Comendador Franco, 1341, Jardim Botânico.

Rio de Janeiro - RJ, 6.3.2006, segunda-feira, das 15 às 18 horas, no Centro de Convenções da FIRJAN - Av. Graça Aranha, nº 1 - 2º andar - Centro.

Belo Horizonte - MG, 7.3.2006, terça-feira, das 15 às 18 horas, no Edifício FIEMG Trade Center - Rua Timbiras, 1200, Auditório do 2º andar - Bairro Funcionários.

Florianópolis - SC, 9.3.2006, quinta-feira, das 15 às 18 horas, no Auditório da FIESC - Rodovia Ademar Gonzaga, 2765, Bairro Itacorumbi

3 - Vá preparado, pq os caras são frios e calculistas. Questões emocionais não valem nada.

Para eles motociclista é um usuário que não quer pagar pedágio, mas usa a rodovia e a concessionária mais que os condutores de automóveis, pq se acidentam mais.

Continuem seus abaixo assinados e mandem para a gente até o dia 08 de março. Pretendemos leva-los a Brasília.

Continuamos na luta!

Apóie sua Federação e a AMO do seu Estado.

Só nos unindo é que vamos conseguir reverter este quadro.

abraços

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20788

SOU CONTRA A COBRANÇA DE PADAGIO PARA MOTOCICLETAS.
ELAS NÃO ESTRAGAM A RODOVIA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20799

venho por meio desta declarar a minha insatisfação com relação a cobrança de pedagio no estado de sp, o presidente da federação de motociclistas o sr. * esta recolhendo assinaturas para provar que estamos indignados com relação a isso espero que vcs atendam ao nossa solicitação.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20816

Declaro que eu e meus colegas integrantes do * de Curitiba (40 pessoas), " * ", somos veementemente contra a cobrança de pedágio em rodovias, para motociclistas.
Sem para o momento. * .

ANTT/OUVIDORIA/2006-20822

Somos contra a cobrança de pedagio para motocicletas.

*
*
*

ANTT/OUVIDORIA/2006-20843

Contribuição: Alterar item 5.93, que passará a ter a seguinte redação:
"...embasada em estudos técnicos, a alteração da localização das Praças de Pedágio em CINCO quilômetros da localização definida para cada Praça de Pedágio no PER."
Tipo: 5.93
Justificativa: A possibilidade de alterar a localização da Praça de pedágio em mais ou menos CINCO quilômetros da localização definida possibilita uma melhor solução para a geometria da vida, além de se poder escolhar um local que tenhar menor impacto ambiental.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20965

Contribuição: seguinte redação: "...embasada em estudos técnicos, a alteração da localização das Praças de Pedágio em CINCO quilômetros da localização definida para cada Praça de Pedágio no PER."
Tipo: 7.21
Justificativa: localização definida possibilita uma melhor solução para a geometria da vida, além de se poder escolhar um local que tenhar menor impacto ambiental.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20975

Contribuição: Alterar item 7.21, que passará a ter a seguinte redação:
"... embasada em estudos técnicos, a alteração da localização da praça de pedágio em CINCO quilômetros da localização definida para cada praça de pedágio no PER."
Tipo: 7.21
Justificativa: A possibilidade de alterar a localização da praça de pedágio em mais ou menos CINCO quilômetros da localização definida possibilita uma melhor solução para a geometria da via, além de poder escolher um local que tenha menor impacto ambiental.

ANTT/OUVIDORIA/2006-20991

GOSTARIA DE DAR MINHA OPINIÃO SOBRE A COBRANÇA DE PEDAGIO PARA MOTOCICLETAS.......

ACHO UM ABSURDO!!!!!!.......FALTA DE BOM SENSO.......E DE UMA GANANCIA AO EXTREMO..........

OS MOTIVOS SÃO OBVIOS......QUAL O DANO DE UMA MOTO REFERENTE AO DESGASTE DO ASFALTO?...........

RESPOSTA: NENHUM........

QUANTO AOS ACIDENTES ENVOLVENDO MOTOS .....AI VAI PARA OUTRO DEPARTAMENTO...QUE NÃO É O DEPARTAMENTO EM QUESTÃO.......AI JA É UMA JUSTIFICATIVA INJUSTA........

SEI TAMBÉM QUE OS MOTOCICLISTAS EM GERAL NÃO ACEITARAO COMO CORDEIRINHOS QUE SE COBREM OS PEDÁGIOS.....POIS É UMA MEDIDA INJUSTA E ANTI DEMOCRATICA..........

ESPERO QUE VCS REVEJAM TAIS MEDIDAS......POIS PODE HAVER PROBLEMAS SÉRIOS..........PARA TODOS......É O QUE EU PENSO....

ASS/ *

ANTT/OUVIDORIA/2006-21018

contra o pagamento de pedágio de motos

ANTT/OUVIDORIA/2006-21040

MENSAGEM: em anexo
==
Anexo
==

para : *

ref. : 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais
Audiência Pública nº 035/2006

ass. : Minutas de Edital / Contrato - Contribuições

de : *
em : 24/02/2006

Senhores,

Em conformidade com o Aviso de Audiência Pública nº 035/2006 (Complementação), que concede aos interessados “encaminhar contribuições/sugestões, pela Internet, até às 18 horas do dia 3 de março de 2006”, apresentamos a consideração de V. Sas. as nossas observações sobre as Minutas de Edital / Contrato, seguintes:

1 QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

“No caso de consórcio, o Patrimônio Líquido será calculado pela soma do Patrimônio Líquido de cada pessoa jurídica participante do consórcio multiplicado por seu percentual na associação. O somatório dos produtos do Patrimônio Líquido de cada pessoa jurídica pelo percentual correspondente à sua participação no consórcio deverá ser igual ou superior ao valor exigido”.

Obras Rodoviárias:

Como se sabe, nos contratos de obras rodoviárias é exigido que cada empresa disponha de Patrimônio Líquido equivalente, a no mínimo, 10% do valor da obra.

Para melhor compreender esta prática, consideremos uma obra rodoviária de valor 100 e um prazo médio de execução de 2 anos, ou seja:

100 ÷ (2 x 12 meses) = 4,167 / mês

Em geral, os pagamentos mensais pelos serviços executados são feitos num prazo médio de 30 dias, fora o mês de execução, o que requer um Capital de Giro da empresa construtora de:

4,167 / mês x 2 meses = 8,334

Considerando-se a prática financeira de um risco médio de crédito de 20%, tem-se então:

8,334 x 1,20 = 10,0

Esta capacidade de crédito exigida deve ser então atendida por um correspondente Capital ou Patrimônio Líquido da empresa construtora.

No caso de consórcios de empresas, a exigência é acrescida de um risco adicional de até 30%. Entretanto, esbarra-se aqui no repasse da exigência do consórcio para as exigências a serem feitas às empresas componentes do mesmo:

Empresas	Participações	Patrimônio Líquido
A	x	a
B	y	b
C	z	c

Exigência

Empresa : 100

Consórcio : 130 (100 x 1,30)

- Critério Correto:

$$\frac{a}{x} + \frac{b}{y} + \frac{c}{z} \geq 3 \text{ x } 130$$

(soma na proporção das participações...)

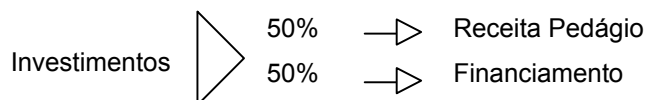
- Critério Inadequado:

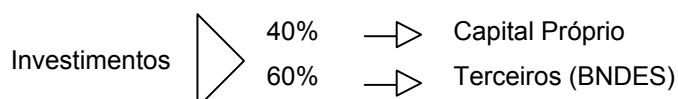
$$a \cdot x + b \cdot y + c \cdot z \geq 100$$

(média ponderada...)

Concessões Rodoviárias:

Em geral, os Investimentos previstos em uma concessão rodoviária são assim equacionados:

Investimentos ▷ 50% → Receita Pedágio
50% → Financiamento

Por sua vez, o Financiamento requerido tem o “funding” seguinte:

Investimentos ▷ 40% → Capital Próprio
60% → Terceiros (BNDES)

Assim sendo, a utilização de Capital Próprio é de:

Capital Próprio = Investimento x 0,50 x 0,40

Capital Próprio = 0,20 x Investimentos

Entende-se como Investimentos:

- Recuperação
- Restaurações
- Melhorias
- Ampliações
- Manutenção (excluindo Conservação)

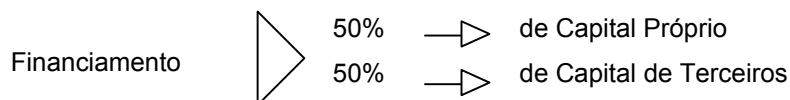
Entretanto, é usual que o BNDES participe com até 80% das necessidades de financiamento, casos em que a participação do Capital Próprio se reduz a:

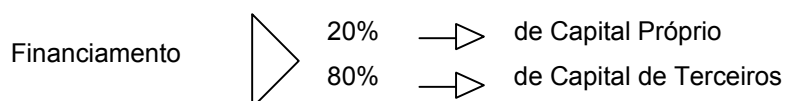
Capital Próprio = Investimento x 0,50 x 0,20 = 0,10 x Investimento

Capital Próprio = 0,10 x Investimentos

Em outras vezes, a Concessionária opta por assumir uma dívida subordinada – emissão de Debêntures –, ao invés de integralizar o capital no valor correspondente.

Assim sendo, é recomendável que a ANTT assuma as diretrizes seguintes:

- Para fins de definir a TIR do Projeto, considere a composição do “funding” seguinte:

Assim procedendo, estará sendo garantida a possibilidade de uma ampla participação de Capital Próprio, e a sua adequada remuneração. Foi esta a linha adotada pela ANTT e reconhecida pelo TCU.

- Para efeito de participação do processo licitatório respectivo, considere a situação menos restritiva, seguinte:

Desta forma, além de uma maior amplitude de participação de interessados, estará sendo viabilizado um menor custo dos projetos – na medida da maior participação de recursos financeiros de terceiros, de menor custo.

Conclusões

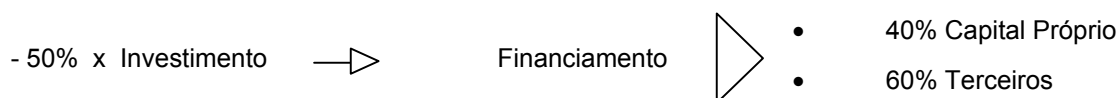
Por se tratar de uma concessão, a exigência de Patrimônio Líquido tem a ver com as requeridas pelo BNDES (a seguir), que utiliza do critério:

... soma na proporção das participações respectivas das empresas

No caso de cada uma das empresas acionistas dispor de Patrimônio Líquido adequado à sua participação, as responsabilidades das empresas estarão limitadas às sua participações. Caso contrário, será exigida a responsabilidade solidária das mesmas, a constar do Estatuto Social da Concessionária e de eventual Acordo de Acionistas.

Financiamento BNDES

Consierando-se que:

- 50% x Investimento → Financiamento
  - 40% Capital Próprio
  - 60% Terceiros

- Recursos Terceiros
  - 60% Dívida Subordinada (Debêntures)
  - 40% Financiamento BNDES

Assim sendo, ter-se-á:

Financiamento BNDES = 0,50 x 0,60 x 0,40 x Investimento

ou: Financiamento BNDES = 12 % do Investimento

- Carência : 2 anos
- Prazo : 10 anos
- Custo Total : 12 % aa (TJLP + 1,5 + 1,5)
- Prestações : 22,2% x Financiamento / ano

Prestações = 0,12 x 0,222 x Investimento / ano

ou : Prestações = 2,66 % x Investimento / ano

Considerando-se um Financiamento no modelo tradicional “Corporate-Finance”, além das garantias prestadas pelos recebíveis da Concessionária, os acionistas da mesma é que serão os avalistas do financiamento. Para tal, deverão dispor de uma soma de Patrimônio Líquido suficiente e indicador da geração anual de resultados compatíveis com as prestações anuais do Financiamento.

Considerando-se que as empresas acionistas da Concessionária operem com uma remuneração média dos seus Patrimônios Líquidos respectivos de 15% ao ano, tem-se então:

0,15 x (Σ Patrimônio Líquido) $\geq$ 0,0266 x Investimento

Σ Patrimônio Líquido $\geq$ 17,7 % x Investimento (20%)

Desta forma, será conveniente que a soma do Patrimônio Líquido das empresas associadas, na proporção de suas participações, seja ao menos igual a 20% do Investimento.

Entretanto, com as modificações da lei de Concessões, promovidas pela lei nº 11.196 de 21/nov/2005, os critérios de financiamento do BNDES caminham para o modelo “Project Finance”, onde as exigências requeridas não serão tão severas, do que resulta:

Σ Patrimônio Líquido $\geq$ 10 % x Investimento

2 CONCESSIONÁRIA

Abertura do Capital Social:

Segundo a Minuta do Edital de Concessão:

"O estatuto social da Concessionária deverá prever a obrigação de abrir o seu capital social em até dois anos após a data de início do contrato de concessão".

Como se sabe, numa concessão rodoviária, os primeiros anos são dedicados à recuperação e adequação da rodovia, que exigem elevados investimentos, além do ajuste do novo modelo junto aos usuários, envolvendo riscos e, quase sempre, não gerando resultados da concessionária para os seus acionistas.

Assim sendo, esse quadro de adversidades e sacrifícios não parece ser o melhor facilitador para que se possa cumprir com esta difícil exigência de abertura do Capital Social. Ao contrário, esta situação inicial da concessionária poderá constituir-se de um fator negativo e até comprometedor do futuro da concessionária de capital aberto nestas circunstâncias.

Talvez, seja mais apropriado proceder à abertura de capital da Concessionária após, por exemplo, atingir o "Pay Back" do negócio e, com isso, projetar uma perspectiva mais favorável para o investimento.

Por outro lado, é preciso aproveitar desse procedimento para a alavancagem de recursos destinados às Ampliações e Melhorias da rodovia, que são costumeiramente programadas a partir do 7º ano da concessão – após superados os problemas iniciais referidos.

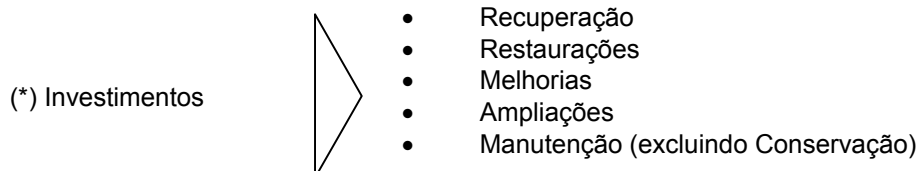
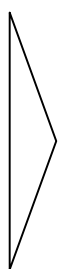
Do exposto, é recomendável proceder à abertura do capital social da Concessionária após os cinco primeiros anos e até o sétimo ano de funcionamento da concessão, de sorte que esta exigência venha a constituir-se de um alavancador do negócio, e não um pesado ônus adicional para a Concessionária e, talvez, para a própria comunidade usuária dos serviços concessionados.

Formação do Capital Social:

O Capital inicial subscrito da Concessionária corresponderá, a nosso ver, na data da celebração do Contrato de Concessão, a pelo menos 20% do valor dos investimentos que a Concessionária deverá realizar no lote rodoviário até o final do primeiro exercício financeiro do Contrato de Concessão.

Na data de 30 de abril de cada ano ao longo da Concessão, o capital social de Concessionária deverá corresponder a pelo menos 10% do montante dos investimentos (*) realizados pela Concessionária nos anos anteriores.

(*) Investimentos

- Recuperação
- Restaurações
- Melhorias
- Ampliações
- Manutenção (excluindo Conservação)

A ressalvar que a correspondência do capital inicial subscrito à 20% (e não 10%) do valor dos investimentos a serem realizados no primeiro exercício financeiro do Contrato de Concessão, deve-se ao fato de que o período referido é de cerca de ½ ano. Caso contrário, se o período referido for de um ano, a correspondência aludida deverá ser de 10%.

3 ALTERNATIVAS PARA A VIABILIZAÇÃO DO 2º PROGRAMA DE CONCESSÕES DE RODOVIAS FEDERAIS

A modelagem atual imposta pelo T.C.U. ameaça a viabilização do 2º Programa de Concessões de Rodovias Federais, especialmente pela imposição de preços referenciais irreais e insuficientes para a realização dos investimentos planejados que, por sua vez, foram também sub-avaliados. A isto se soma uma TIR igualmente insuficiente e contrastante com a realidade do mercado.

Para melhor entendimento da gravidade do quadro atual, é preciso compreender como tem funcionado as concessões rodoviárias de operação exitosa no país, onde se constata:

- a restrição maior está na adoção do modelo de "corporate finance" ao invés do "project finance" dos financiamentos concedidos, o que compromete toda a capacidade de crédito do investidor privado que, de outra forma, poderia utilizar da mesma para alavancar recursos financeiros para outras oportunidades.

- em decorrência das limitações para a captação de recursos de terceiros, é exigido do investidor privado uma participação expressiva no "funding" do projeto de concessão, o que pressiona por uma TIR compensatória, ou por mecanismos que a possibilitem.

1 – Prêmio pelo empenho da Capacidade de Crédito do Investidor

Em decorrência do modelo de "corporate finance", o investidor é obrigado a comprometer sua capacidade de crédito sem que haja a correspondente remuneração, à semelhança do que se pratica pelo lado do emprestador que, além do ressarcimento dos custos financeiros, agrega uma remuneração específica pelo risco do crédito concedido.

Ademais da remuneração dos custos dos financiamentos seria necessário agregar um prêmio (custo de oportunidade) pela utilização da capacidade de crédito do investidor privado.

Considerando-se:

$r_e = 18 \div (1 - 0{,}34) = 27{,}3\%$ aa; $r_d = 1{,}108 \div 1{,}045 = 6{,}0\%$ aa

e um Prêmio pela utilização da Capacidade de Crédito do Tomador de 25% do Custo de Financimento: $\Delta = 0{,}25 \times 6 = 1{,}5\%$ aa

WACC = 0,50 x 27,3 + 0,66 x 0,50 x 6 + 1,5 = 17,1% aa (TIR)

O prêmio pela utilização da Capacidade de Crédito do Tomador seria equivalente a:

V.P. = 7% do Financiamento ◁———— 1,5% aa
n = 10 anos
i = 17% aa

Assim sendo, para compensar o empenho da capacidade de crédito do investidor privado, na alavancagem de recursos de terceiros para o financiamento do projeto, é necessário somar a Remuneração Teórica do Projeto (WACC = 15,5% aa) um adicional de 1,5% aa, equivalente ao risco de crédito de um empréstimo, de sorte que:

TIR projeto = 15,5 + 1,5 = 17%aa
Alavancada

2 – Alavancagem do Capital Próprio

Para ampliar a participação do Capital Próprio no "funding" do projeto é usual converter a margem obtida na execução dos serviços e obras previstos em capital da Concessionária.

Uma fonte relevante de geração de recursos para a formação e ampliação do Capital Social da Concessionária é proporcionada pela margem conseguida na execução dos investimentos decorrente do diferencial entre os preços esperados e os realmente alcançados.

Entretanto, é essencial que a execução dos serviços e obras previstos seja superavitária e, para tal, que exista uma margem entre os custos esperados e os efetivamente realizados. Do contrário, seria necessário aumentar ficticiamente os investimentos, de maneira a proporcionar a margem desejada nas suas execuções. O procedimento possibilitará alcançar o propósito de geração de Capital Próprio, mas levará a uma TIR final do Projeto deficitária. Neste caso, restará proceder a um ré-equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Assim sendo, é recomendável utilizar os Preços Referenciais Originais do DNIT para definição dos Investimentos requeridos e, para garantir que as margens assim proporcionadas sejam empregadas no próprio Projeto, poderá ser exigido que uns 20% do valor dos investimentos realizados à cada ano sejam obrigatoriamente convertidos em Capital Social da Concessionária,

ou então em Mútuos entre o Consórcio Construtor – formado pelos acionistas da Concessionária –, contratado para a execução das obras, e a própria Concessionária.

É este o resultado do nosso maior empenho, salvo melhor juízo.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21043

Que absurdo é esse de cobrarem pedagios de motos, vcs estão perdendo a noção do que é real !!!!!!!!!!!!!

Pedagio para motocicletas? é claro que não ,isso é uma tarifa ilusória

Ouvidoria de que? só os empresarios que falaram , e um representante dos motocilclistas que paga impostos não foi lhe dado o direito de falar "NÃO CONTRA O PEDAGIO PARA MOTOS" e pq lhe tiraram esse direito?

ANTT/OUVIDORIA/2006-21197

Contribuição: Deveria haver a indicação e ESPECIFICAÇÃO dos equipamentos
de contagem eletrônica de passageme e tarifação de veículos, com apuração
"on line".
Tipo: 5.4.7
Justificativa: Todo o investimento, retorno e viabilidade dependem da
receita a ser auferia na cobrança da Tarifa.
Assim, os equipamentos e sistemas de controle de contagem de veículos e
arrecadação são fundamentais.
A garantia e transparência dependem do uso de tecnologia adequada com
detecção de massa metálica para contagem eletrônica, cancelas automáticas,
e sistema de tarifação integrados e "on line" .

ANTT/OUVIDORIA/2006-21198

Contribuição: Que seja destacado item que coloque tenha previsão de praças
de pedágio após caminhos alternativos ao litoral, deixando vias
alternativas para locais turisticos.
Tipo: Qualquer
Justificativa: A economia dos Estados já está sendo prejudicada com a
implantação de pedágios e o turismo, fonte de renda de populações
litoraneas e de áreas de preservação, será muito mais prejudicado senão
se considerar o impacto negativo nessa atividade tão importante.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21312

Sou contra a cobraça de pedagios de moto e por este motivo venho me manifestar atravez deste email.
espero se colocado no abaixa assinado contra este tipo de cobrança.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21329

Sou proprietario de veiculo automotor classificado automovél e também sou um trabalhador assalariado. Por vezes tenho que me locomover com minha motocicleta, por não ter condições de

pagar os pedágios, que em certos casos, ficam mais caros que o combustivél utilizado na viagem. Por esse motivo, sou contra a cobrança de pedágio que esta sendo cogitada por ai. Sem mais, somente queria expressar minha opinião e agradeço a atenção dispensada.

Obrigado !

ANTT/OUVIDORIA/2006-21342

Caríssimos Srs.

Quero manifestar minha indignação quanto ao assunto da cobrança de pedagio, especialmente de motos em quaisquer rodovias, especialmente as federais.

att.

*

ANTT/OUVIDORIA/2006-21347

Sou motociclista, uso minha motocicleta para mototurismo e acho um absurdo que seja cobrado pedágio de motocilcetas.
Ponham a mão na conciência e analisem, qual desgaste causa uma motocicleta no asfalto?
Já nos tiram dinheiro demais, pagamos um absurdo de IPVA e agora voces ainda querem pedágio?
SOU CONTRA!
SOMOS CONTRA!

ANTT/OUVIDORIA/2006-21351

Pedágio de moto e triciclos não devem ser cobrados

ANTT/OUVIDORIA/2006-21356

Senhores,
Sou motociclista há 33 anos e não possuo automóvel.
Lamentável que não haja nesse país uma política de incentivo a um veículo que, além de ser de fácil acesso às camadas mais pobres da população brasileira, possibilita economia de combustível e não trás nenhum tipo de desgaste à pavimentação das estradas.
O governo não deixaria de arrecadar nada se no edital de concorrência constasse a isenção de pedágio das motos, como ocorre em várias estradas do país.
Mais lamentável ainda é que além da ANTT prever a cobrança de motos, ainda define um valor aquivalente a 50 % do que pagará um carro. Gostaria de saber o porque dos 50 %, considerando que o peso médio de uma moto gira em torno de 100 kg, enquanto um carro pesa em torno de 1000 kg, o que remeteria a um valor de no máximo 10 % do que pagará um carro.
Porque 50 %? Qual o critério para se chegar a esse valor?
Como cidadão brasileiro, tenho o direito de saber isso.
Fico no aguardo de uma resposta, embora não acredite que receba uma.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21360

nós do * de Paranavaí, vimos por meio desta expressar nossa insatisfação contra a cobrança de pedágio que está prevista no edital da privatização das rodovias federais.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21368

Estou manifestando minha indignação quanto a cobrança de Pedágio para motocicletas, pois somos usuários das rodovias sim, mas também pagamos os impostos e por sinal são mais caros do que os de carro e caminhões, e o peso de uma moto é insignificante para danificar as rodovias, além disso somos obrigado a pagar um seguro com valor superior ao de um veiculo que transporta 5 passageiros, enquanto que a moto só e capaz de transportar 2 pessoas.

Quero que fique registrado meu protesto quanto a cobrança de pedágio para as motocicletas.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21391

Senhor OUVIDOR,
Atendendo instruções dos dirigentes da * estamos enviando a manifestação desta Entidade, referente à Audiência Pública n.35/2006 (complementação)- Aviso publicado no DOU, de 17/02/2006. Pede-se, que seja dada a conhecer ao Diretor-Geral e demais Conselheiros da ANTT, como também seja juntada ao processo de licitação (preparo) da 2a. Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, antes do dia 3 de março, prazo concedido para recebimento de contribuiçoes e sugestões.
==
Anexo
==
Ilmo. Sr. José Alexandre N. Resende
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA N. 35/2006
(Complementação)

Objeto: Minutas, de Edital e de Contrato de Concessão – 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – D.O.U. de 17/02/2006.

A Entidade que subscreve esta manifestação, o faz para ratificar e complementar a que anteriormente enviou a ANTT, (em,17.02.06) pedindo desculpas por ter grafado incorretamente o nome do seu digno Diretor Geral. Tem por propósito encaminhar as contribuições e sugestões aguardadas, pela Internet, até às 18 horas do dia 3 de março, sexta-feira, próxima.

MODALIDADE:

"EDITAL DE CONCESSÃO
LICITAÇÃO NA MODALIDADE DE LEILÃO PARA CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DOS LOTES RODOVIÁRIOS"(cfe.minuta ANTT)

Em caso de Concessão, a modalidade é a Concorrência. O edital é de concorrência e não de concessão.
A modalidade eleita pela Administração, também não pode ser a de Leilão. O conceito e a previsão de Leilão são próprios da Lei de Licitações, n. 8.666/93 (art.22, V, §5º). Não se aplica à concessão de serviço público, cuja regência parte da Lei (específica) n. 8.987/95.
O Leilão não está previsto no elenco dos incisos e parágrafos dos únicos critérios legais de julgamento de concorrência de exploração de serviço público. Leilão não se confunde com Maior

Oferta de Pagamento que, também, não é feita por lance. A maior oferta é escrita, envelopada e sigilosa. No leilão, de viva voz. Incompatível com a modalidade da concorrência.

"O inc.II deixa claro que a concessão deve obrigatoriamente ser feita mediante licitação, o que já estava estabelecido pela própria Constituição da República em seu art. 175, e pelo art.2º da Lei 8,666/93. As normas anteriores à Lei 8.987/95, entretanto, não definiam os critérios para a escolha da modalidade de licitação cabível em caso de concessão e permissão, omissão que veio a ser sanada pela Lei 8.987/95, a qual expressamente determina que a modalidade aplicável, em caso de concessão, é a Concorrência, com exclusão, portanto, das demais modalidades previstas no art. 22 da Lei 8.666/93", (Luiz Alberto Blanchet, Concessão de Serviços Públicos, p.32, 2ª. ed. Juruá)

A substituição da Concorrência pelo Leilão poderia ser cogitada, excepcionalmente, se o serviço licitado já viesse sendo prestado por pessoa jurídica sob o controle direto ou indireto da União. Nessa circunstância a substituição se daria pela venda de quantidade de cotas ou ações que garantisse a transferência do controle acionário, ensejando a privatização, simultaneamente com a outorga de nova concessão pela União, fórmula da MP n.890/95.

Toda e qualquer menção à Leilão tem de ser suprimida do edital e da minuta do contrato.

TIPO OU CRITÉRIO DE JULGAMENTO:

A combinação dos critérios de menor tarifa com a maior oferta, ou seja, o pagamento pela outorga da concessão, tem amparo legal

É o que dispõe o art. 15, I, II e III da Lei 8.987/95. Os critérios do art. 15 citados são um mandamento estanque e não se admite que o Poder Concedente opte por qualquer outro.

Definido o tipo de licitação, como foi o da menor tarifa COMBINADO com o da maior oferta de pagamento pela outorga da concessão, torna-se indisponível a dispensa, da oferta de pagamento pelo concorrente durante o certame. Incorporou-se ao patrimônio jurídico e financeiro da União o direito em expectativa de receber pela outorga da concessão ou, alterem-se os critérios de julgamento, na forma do art. 15, da Lei 8.987/95.

Não há meio termo: tem de se cumprir os dois incisos I e II, do art. 15, da Lei 8.987/95, pela escolha do caráter vinculado da norma – combinação - feita pelo inciso III, da mesma Lei, segundo minuta do Edital.

Assim a proposta mais vantajosa e vencedora só poderá ser a que reunir o menor valor da tarifa do serviço a ser prestado com o da maior oferta de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão.

Parece falhar o Edital ao criar possibilidade de haver dispensa de oferta de pagamento ou como diz, "não haverá lance de outorga".

PRAZO DA CONCESSÃO:

Um quarto de século ou 6 mandatos presidenciais - 25 anos - é um prazo excessivo. Embora se diga não haver prorrogação, deixa uma porta aberta para que aconteça. Os serviços não são nenhuma Itaipu Binacional, de investimentos vultosos. É preciso que fique claro, para evitar futuras demandas judiciais, que não haverá prorrogação. Se for o caso, providencie-se nova licitação, fruto desta experiência. O Edital e o Contrato devem prever, de maneira induvidosa, que o contrato se baseia no mecanismo clássico de concessão – B.O.T (Build-Operate-Transfer) "direito de exploração e prestação de um serviço por período determinado, ao fim do qual o projeto retorna às mãos da União". Sugere-se, portanto, apagar as ressalvas dos subitens 2.3 Edital e 1.11 Contrato.

Prazo longo não é garantia de eficiência, mas sinônimo de afrouxamento das concessionárias. De outra parte, o Poder Concedente fica engessado e sob ameaça permanente de ações indenizatórias, a título de reeqüilíbrio econômico e financeiro dos contratos e da Taxa Interna de Retorno (TIR). 15 anos ainda seria muito.

Enquanto isso, deve-se encontrar uma fórmula de coexistência com a CIDE, ou sua sucedânea que se poderia desejar como algo mais honesto.

MODELO DE PEDÁGIO – PÚBLICO EM LUGAR DO PRIVADO:

A retomada de um serviço concedido por 25 anos não é coisa simples. Financeiramente, para Poder Concedente, é impraticável. É dever pensar nisso, pois poderá haver o convencimento de que a exploração direta do pedágio, pelo poder público, será mais vantajosa para o erário e principalmente para a bolsa dos usuários das vias. Serviço público concedido, para o qual a empresa privada é obrigada a pagar carga excessiva de impostos, como acontece, jamais terá tarifas módicas. Estamos vivendo um absurdo, em que até os municípios estão arrecadando 5% de ISSQN sobre o produto bruto da receita das praças de pedágios.

Nestas condições não haveria impostos e tampouco taxas. Quando necessários os serviços de conservação e outros, objeto da pretendida delegação, as empresas particulares seriam contratadas mediante licitação orientada para se conseguir as propostas mais vantajosas. Não haveria sequer constrangimento na utilização de recursos da CIDE para complementação dos gastos nos Lotes Rodoviários. Usuário de rodovias não pode ser mera fonte de arrecadação de tributos, diretos ou indiretos.

O modelo de pedágio estatal precisa ser levado em conta, quando se fala de concessão por 25 anos, antes de privatizá-lo.

TAXA DE FISCALIZAÇÃO ANTT:

As minutas deste edital não dizem qual será a taxa de fiscalização destinada à ANTT, que tomou carona no reajuste anual das tarifas, com a garantia da variação do IPCA. Não parece correto a ANTT deixar de informar em Audiência Pública qual será o valor da Taxa. Ela será repassada aos usuários das rodovias.

T.I.R:

Informar qual é a Taxa Interna de Retorno do contrato, que deverá perdurar durante os 25 anos do prazo da concessão ora consentida pelo Poder Concedente. Isso será uma cobrança permanente das concessionárias, não importando a repercussão inflacionária futura, que poderá transformar a tarifa em algo impagável.

REAJUSTE:

O reajuste da tarifa deve ser entendido como forma de atualização da tarifa no prazo de 12 meses, que siga uma fórmula explicitada no edital e no contrato, tendo-se em vista a variação dos custos dos insumos aplicados na execução do PER (valor da tarifa básica; índice de terraplanagem para obras rodoviárias; índice de pavimentação para obras rodoviárias; índice de obras de arte especiais para obras rodoviárias; índice nacional de custo da construção; índice de serviços de consultoria para obras rodoviárias; índice geral de preços de mercado etc.).
É, unicamente, remédio para fazer frente à corrosão do processo inflacionário. O reajuste-carona da taxa de fiscalização da ANTT indexada ao IPCA é leonino e injustificável. É inaceitável o sistema simplista de corrigir pelo IPCA as tarifas devidas às concessionárias. Enquanto estiver vigente a Lei que instituiu o Plano Real (§1º, art. 70, Lei n.9069, 29.6.1995) não há como se

fomentar reajuste em menor espaço temporal. Não de pode aceitar a redução de prazo e a minuta gera mais do que uma expectativa, um subterfúgio.

O processo de reajuste tarifário inicia com o cálculo a ser apresentado pelas concessionárias e não pode haver dúvidas de que só será publicado depois de homologado pelo plenário da ANTT, em sessão pública. Não se trata, como se lê das minutas, de uma mera verificação.

A subcláusula 6.37 é elástica. Tem de se esclarecer o significado ou o conceito sobre “alteração de regras de reajuste e revisão” e sua conseqüência tarifária.

PRAÇAS DE COBRANÇAS AUXILIARES:

A hipótese de praças auxiliares é rejeitada. É dentre outros, um componente explosivo, de caráter provocativo, que irá fomentar previsíveis e intermináveis ações judiciais das concessionárias, sempre querendo, e a de excitação e inquietação do ânimo dos usuários, reagindo. Chama a atenção que as praças de pedágios em cada pólo ou lote rodoviário distarão em média apenas 70 km, uma da outra.

As praças auxiliares de pedágios poderão ser instituídas em número igual às previstas para cada Lote Rodoviário.

COBRANÇA DE PEDÁGIO – UNIDIRECIONAL OU BIDIRECIONAL:

Qual o regime? Unidirecional: só no sentido de saída do pólo ou lote rodoviário. Ou, tanto na ida quanto na volta? Quem nas áreas conurbadas tiver mais de um deslocamento diário para as atividades de sustento, p.ex., pagará sempre, ou uma vez por dia por sentido? Estes aspectos sociais precisam estar presentes no debate.

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA:

Prever como obrigação da concessionária a prestação de serviços emergenciais de atendimento e remoção de acidentados e serviços de guinchos, caso isso não esteja no PER.

PRESTAÇÃO DE CONTAS À ANTT:

Incluir nas obrigações das concessionárias a prestação de contas do movimento financeiro, acompanhada dos respectivos contratos de veiculação institucionais na mídia (imprensa, emissoras de rádios e TV) e valores de todo o tipo de publicidade paga. Há evidentes sinais, em alguns Estados, de que altas somas mensais destinadas para este fim refletem desequilíbrio, excesso de gastos das concessionárias sem benefícios claros aos usuários.

APARELHAMENTO POLÍCIA RODOVIÁRIA:

Se quer saber se o aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal, nos trechos concedidos, correrão por conta das concessionárias e se elas transferirão este encargo aos usuários na tarifa. Vale lembrar, que dentre outras fontes de custeio para o mesmo fim, o Código de Trânsito Brasileiro (art.320) já destina a receita da arrecadação das multas ao policiamento e fiscalização das rodovias.

Está previsto que a concessionária deverá firmar convênio com DPRF em termos as serem estabelecidos pela ANTT. Quais são? (8.5 minuta contrato) De que valor? (8.6 minuta contrato)

CONCLUSÃO:

Pede-se acolhimento a este resumido manifesto e juntada ao processo administrativo referente ao Aviso de Audiência Pública n.35/2006, para que possa merecer a devida atenção da ANTT.

Legitima esta pretensão da * e * o fato de que usuários do Estado do Rio Grande do Sul, em seus deslocamentos, estarão sujeitos aos pedágios nos Lotes Rodoviários a serem licitados e pelo indesejado exemplo que se dará ao Programa de Concessão Rodoviária do RS, inclusive pelo modelo de licitação apresentado pela ANTT.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21396

QUERIDOS ADMINISTRADORES FICA AQUI O MEU REPÚDIO QUANTO A COBRANÇA DE PEDÁGIO DAS MOTOS NAS RODOVIAS FEDERAIS E/OU ESTADUAIS.
NOSSO * É MOTOCICLISTA APOSENTADO E VOU PEDIR SEU APOIO P/ NOSSA LUTA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21407

Prezados Srs.,
Sou usuário de Rodovia, pois sou Representante Comercial e uso muito mais intensamente as Rodovias pedagiadas de SP, porém nos finais de semana pego minha motocicleta e vou dar uma volta por aí com minha noiva....e NÃO CONCORDO COM COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA MOTOCICLETAS!!!!

ANTT/OUVIDORIA/2006-21566

Sou contra a cobrança de pedágio para motocicletas e triciclos:
Como funcionário público aposentado devo protestar contra o Governo, nas cobranças abusivas, beneficiando os grandes grupos empresariais.
Os veículos não apresentam grandes desgastes nas rodovias
O dinheiro do pedágio não está sendo revertido para conservação de estradas
Atenciosamente
*

Sou contra a cobrança de pedágio para motocicletas e triciclos:
Os veículos não apresentam grandes desgastes nas rodovias
O dinheiro do pedágio não está sendo revertido para conservação de estradas

---

ANTT/OUVIDORIA/2006-21667

Contribuição: As perguntas/respostas vão fazer parte do contrato como anexo.Em caso de divergencia qual é a ordem de prevalencia dos documentos?
Tipo: Art 1.2

ANTT/OUVIDORIA/2006-21671

Contribuição: No caso de supressão de obras e serviços...tornando-se a ANTT proprietária dos mesmos.
A que tipo de serviço se refere?
Tipo: Art.1.10

ANTT/OUVIDORIA/2006-21676

Contribuição: O Art. 7.30 é igual.
É um erro a duplicação?
Tipo: Art.7.28

ANTT/OUVIDORIA/2006-21684

Contribuição: Antes de executar a garantia deveria ser estabelecido um
prazo razoável para sanar o inadimplemento.
Tipo: Art. 5.5

ANTT/OUVIDORIA/2006-21690

Contribuição: O requisito será dificil de ser cumprido porque a ANTT não é
o tomador do seguro,e como tal a Seguradora não tem a obrigação de
fornecer esta informação
Tipo: Art. 5.20

ANTT/OUVIDORIA/2006-21692

Contribuição: A revisão deveria ser eliminada pois isto desencentivaria a
Concessionária de promover a realização de novos investimentos nos
corredores onde se localizam as rodovias.
Tipo: Art.6.36 .f

ANTT/OUVIDORIA/2006-21696

Contribuição: A ANTT ou outro orgão pode colocar um negócio na faixa de
domínio? A concessionária pode ter a preferencia?
Tipo: Art.7.6
Justificativa: Se a decisão é negativa entende-se que o artigo estabelece
o mínimo de compensação e que as percentagens definitivas serão negociadas
caso a caso

ANTT/OUVIDORIA/2006-21703

Contribuição: Deve-se ler praça ou cabine?Se não existe erro entende-se
que a receita da cabine auxiliar servirá para restabelecer o equilíbrio
econ. do contrato modificando a tarifa?
Tipo: Art.7.29
Justificativa: O investimento em cabine auxiliar é para melhorar as
condições da praça e como tal não para ter mais receita.
Assim não deveria ser computada a receita para reequilíbrio contratual.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21709

Contribuição: ESTE ARTIGO COM O 7.29 PARECEM INCOMPATÍVEIS.
Tipo: Art.14.9

ANTT/OUVIDORIA/2006-21739

Contribuição: Como será medido o nível de serviço?De
forma ponderada estre todas as seções
ou alguma seção particular?As 200 horas
são em uma seção ou a soma de todas as seções da rodovia?
Tipo: Art.10.6

ANTT/OUVIDORIA/2006-21758

Contribuição: A que providências se refere?
Ampliar a rodovia é considerada providencia?

Tipo: Art.11.4 a

ANTT/OUVIDORIA/2006-21771

Contribuição: As autoridades e a ANTT colaborarão em tudo o que for necessário para a obtenção das autorizações e licenças.
Tipo: Art.11.15

ANTT/OUVIDORIA/2006-21777

Contribuição: Entende-se que a Concessionária será reponsável sempre e quando estes danos e prejuizos lhe sejam atribuidos.
Tipo: Art.12.3

ANTT/OUVIDORIA/2006-21799

Contribuição: Pode-se considerar a possibilidade de avalizar o capital com uma carta de crédito e ir desembolsando a medida que seja necessário?
Tipo: Art.12.15

ANTT/OUVIDORIA/2006-21806

Contribuição: Pode a ANTT ou a autoridade competente obrigar a Concessionária a ampliar a rodovia devido a alguma circunstância? Caso afirmativo existirá reequilíbrio economico financeiro?
Tipo: Art.11.2

ANTT/OUVIDORIA/2006-21812

Contribuição: As possíveis sanções não deveriam ser aplicadas de forma simultânea. Deveria ser definido as suposições que se aplica cada uma delas.
Tipo: Art.6.4

ANTT/OUVIDORIA/2006-21816

Contribuição: Os segiros exigidos devem cumprir todos os requisitos de cobertura solicitados mas não devem estar sujeitos a aceitação por parte da ANTT.
Tipo: Art.3.12

ANTT/OUVIDORIA/2006-21823

Contribuição: As perguntas e respostas ao edital não deveriam estar incluidas como um dos anexos integrantes do edital? De modo a atender o artigo 1.49?
Tipo: Art.1.57

ANTT/OUVIDORIA/2006-21833

Contribuição: As perguntas e respostas ao edital não deveriam estar incluidas como um dos anexos integrantes do edital? De modo a atender o artigo 1.49?
Tipo: Art.1.57

ANTT/OUVIDORIA/2006-21842

Contribuição: Em caso de divergência de uma resposta com o edital qual é a ordem de prevalência
Tipo: Art.1.49

ANTT/OUVIDORIA/2006-21848

Contribuição: Os indicadores e parâmetros são os estabelecidos no PER? Deveria ser dado um tempo para sanar as deficiências.
Tipo: Art.13.37 a

ANTT/OUVIDORIA/2006-21858

Contribuição: Os indicadores e parâmetros são os estabelecidos no PER? Deveria ser dado um tempo para sanar as deficiências.
Tipo: Art.13.37 a

ANTT/OUVIDORIA/2006-21890

quando vejo propostas como está , de cobrança de pedagio para motos , fico cada vez mais indgnado com este governo que ai está , faminto por arrecadaçao e cobrança de mais impostos , onde vamos parar!!
os senhores fecham os olhos para quem realmente destroi as estradas , com caminhões com exesso de carga , falta de balança , falta de balanças , sem falar da corrupção dos fiscais e policias rodoviarios.
motocicletas não causa burraco e sim cai dentro deles, não causa congestinamento , não tem excesso de carga e não destri rodovias , pagamos nosso IPVA , seguro obrigatorio , mesmo assim os senhores não estão felizes.

a fome de dinheiro deste governo e nojento.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21923

Contribuição: A garantia de proposta, se for na modalidade de seguro-garantia, deverá estar de acordo com a Cicrcular SUSEP nº 232/03.
Tipo: Gar Proposta
Justificativa: A Circular SUSEP 232/03 é a norma que rege o seguro-garantia.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21950

Contribuição: - A garantia de execução, se for na modalidade de seguro-garantia, deverá estar de acordo com a Circular SUSEP nº 232/03.
- item 3.26.b - excluir
- item 3.27. - excluir
- item 3.28. - excluir
Tipo: Gar Execução
Justificativa: - A Circular SUSEP 232/03 é a norma que rege o seguro-garantia.
- a exclusão do item 3.26.b faz-se necessára pois esta cobertura não faz parte do seguro-garantia;
- a exclusão do item 3.27. se faz necessária pois não é passível de cobertura de resseguro junto ao IRB;
- a exclusão do item 3.28. faz-se necessária pois restringe o processo de regulação de sinistro previsto na Circular SUPEP nº 232/03, não sendo passível de cobertura de resseguro por parte do IRB.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21957

Sou contra o pedágio

ANTT/OUVIDORIA/2006-21959

boa tarde!
venho por meio desta expressar minha indignaçao com a cobrança do pedágio de motocicletas e triciclos!
respondam:
qual o custo gerado para as concessionárias com o tráfego de motos em suas rodovias?
Esperamos que este órgão governamental ouça nosso clamor em nome do bom senso.

ANTT/OUVIDORIA/2006-21968

Contribuição: Com referência ao item 1.35 da minuta do edital (Seção II, pág. 12), solicitamos esclarecer se, no caso de licitantes estrangeiras originárias de países de língua portuguesa, será necessária a consularização dos documentos a serem apresentados na proposta
Tipo: 1.35

ANTT/OUVIDORIA/2006-22053

Contribuição: No Ajuste ANTT/TCU (Nota Técnica), Pág. 9 – Parágrafo 40, foram retiradas, dos custos das futuras Concessionárias, as verbas previstas para complementação de obras de duplicação que estão sendo executadas pelo DNIT. No parágrafo 41, desse mesmo Ajuste, diz-se que não há impedimento de continuação dessas obras após a assunção da concessão, ou seja, o trecho em obras ficará sob responsabilidade do DNIT. Entendemos então que, independentemente da conclusão dos serviços estipulados nestas obras, não haverá fator impeditivo da cobrança do pedágio ao término dos Trabalhos Iniciais, nos trechos em que elas estejam contidas. Caso esta consideração não esteja de acordo com o pensamento da ANTT, e que, estas obras contratas pelo DNIT não estarão sob gestão da Concessionária, sugerimos que no momento em que determinado trecho seja transferido para a Concessionária, o DNIT cancele todos os contratos de serviços e obras em vigência, transferindo-os para as Concessionárias, com as devidas tratativas e premissas necessárias. Entendemos que isto se aplica também para outras obras em curso a cargo do DNIT, tais como reparos em pontes e viadutos, recuperações estruturais em pontes e viadutos, desvios decorrentes das últimas chuvas, etc.
Tipo: ajuste antt-tcu

ANTT/OUVIDORIA/2006-22070

Contribuição: O lance mínimo de outorga sera estabelecido pelo Diretor de Leilão?
Os lances serão dados pelos licitantes ou pelo Diretor de Leilão?
Qual será o critério utilizado para os valores adotados?
Tipo: 2,79

ANTT/OUVIDORIA/2006-22077

Contribuição: No Edital, seção 3, item 5.42, alínea b, descreve: “ A Tarifa Básica de Pedágio, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, será revista sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para menos, conforme o caso.” A partir da descrição supra, entendemos que, caso haja discrepância entre o PER do Edital e o cadastro da rodovia (descrição do

passivo ambiental, situação física do pavimento e obras especiais, etc)
executado pela Concessionária e que será apresentado à ANTT no início da
Concessão, a tarifa será revista, também no início da concessão, para
manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Favor confirmar.
Tipo: item5.42 b

ANTT/OUVIDORIA/2006-22113

Contribuição: 5.2.d - seguro-garantia em conformidade com a Circular SUSEP
nº 232/03.
5.4. - excluir
5.5. - excluir
Tipo: Capítulo V
Justificativa: - a circular SUSEP 232/03 é a norma que rege o
seguro-garantia;
- 5.4. - não há concessão de resseguro por parte do IRB;
- a cláusula 5.5. suprime o processo de regulação de sinistro previsto na
circular susep nº 232/03.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22172

Contribuição: Na Audiência Pública 035, realizada em São Paulo em
22/02/06, a ANTT informou que as verbas referentes às desapropriações,
descritas nos PER de cada trecho, ao se findarem, e caso sejam necessárias
novas verbas, estas últimas serão objeto de um re-equilíbrio financeiro do
contrato. Favor confirmar tal informação.
Tipo: outros

ANTT/OUVIDORIA/2006-22178

Contribuição: Na Audiência Pública 035, realizada em São Paulo em
22/02/06, a ANTT informou, em resposta a uma outra pergunta, que serão
realizadas análises das Garantias antes das entregas das propostas. Não
entendemos tal posicionamento uma vez que o Edital reza que as garantias
serão protocoladas até as 10 horas do dia do Leilão.
Tipo: outros

ANTT/OUVIDORIA/2006-22206

Contribuição: Na Audiência Pública 035, realizada em São Paulo em
22/02/06, a ANTT informou verbalmente que os Consórcios Licitantes poderão
ter formações diferentes nos diferentes trechos em que irão participar,
diferentemente do que reza o item 1.34 do Edital. Favor esclarecer.
Tipo: outros

ANTT/OUVIDORIA/2006-22220

Contribuição: "COMO A ANTT VE A INCLUSAO NOS EDITAIS DE LICITACAO E NOS
CONTRATOS, A SUBSTITUICAO GRADATIVA OU DE PARTE DAS CABINES PELA COBRANCA
ELETRONICA DE PEDAGIO?
Tipo: CONTRIBUIÇÃO
Justificativa: A ADOCAO DE TAIS MEDIDAS - INCLUSIVE COM A IMPLANTACAO DE
CHIPS PASSIVOS NOS VEICULOS (INICIALMENTE FORNECIDOS PELOS PROPRIOS
CONCESSIONARIOS DAS RODOVIAS), PODERIA SIGNIFICAR CUSTOS MENORES DE
OPERACAO DE TODOS OS TRECHOS RODOVIARIOS, NAO SO PELA COBRANCA
ANTECIPADA
DAS TARIFAS, MAS TAMBEM NA FISCALIZACAO DE EXCESSO DE VELOCIDADES,

IDENTIFICACAO DE VEICULOS A QUALQUER TEMPO, ETC. ETC.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22246

Senhor Ministro,
Para a apreciação de V.Exa., encaminhamos a correspondência * com as contribuições da * ao edital de audiência pública nº. 35/2006.

Atenciosamente,

*

*

Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 2006

Exmo. Sr. Alfredo Pereira do Nascimento

Ministro de Estado - Ministério dos Transportes

Prezado Senhor:

A * é uma entidade privada que congrega 225 instituições financeiras, incluindo bancos, corretoras, distribuidoras e administradoras de recursos de terceiros. Desde a sua criação, em 1971, a Associação vem pautando sua atuação pela defesa de práticas regulatórias que assegurem condições equânimes de participação a todos agentes econômicos que atuam nos diversos segmentos do mercado financeiro doméstico.

Na última reunião do * - fórum em que têm assento representantes de bancos, intermediários financeiros, gestores de carteira e fundos de pensão -, um dos pontos debatidos foi o edital de concessão de rodovias federais, objeto da Audiência Pública N.º 035/2006, editada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Após intenso debate, houve consenso entre os presentes de que a limitação em 30% para a participação dos fundos de pensão das entidades estatais não encontra fundamento econômico nem legal, já que o arcabouço regulatório que estabelece o campo e os limites de atuação desses agentes não prevê vedação semelhante àquela do referido edital.

Desta forma, sugerimos que tal restrição seja eliminada quando da divulgação definitiva dos documentos que irão regular o processo de leilão para a concessão da exploração dos lotes rodoviários.

Atenciosamente,

*

Presidente

c/c : José Alexandre N. Resende - Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22258

Sugestão: sugerimos que constem no edital um modelo de apólice de seguro-garantia para a proposta e outro para a execução do contrato de concessão. Os modelos estão anexos.
==
Anexo 1
==
Apólice Nº [X]
Endosso Nº [X]

SEGURO-GARANTIA

EXECUTANTE - CONCESSÃO

CONDIÇÕES PARTICULARES

_______________ (Seguradora), garante pelo presente instrumento ao Segurado:

RAZÃO SOCIAL: [razão social Segurado]
INSCRITO NO CNPJ/MF: [CNPJ Segurado]
COM SEDE NA: [endereço completo Segurado]

o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador:

RAZÃO SOCIAL: [razão social Tomador]
INSCRITO NO CNPJ/MF: [CNPJ Tomador]
COM SEDE NA: [endereço completo Tomador]

até o valor de:

$$$ [valor] – [valor por extenso]

Fica ainda declarado que esta APÓLICE é prestada para o seguinte objeto:

Garantia da execução das obrigações do Tomador no Contrato de Concessão de serviços públicos de _________ (descrevê-lo com nº, data, e etc.).

Início de Vigência DD/MM/AAAA. Fim de Vigência: DD/MM/AAAA

As condições anexas constituem parte integrante e inseparável DESTA APÓLICE para todos os fins de direito.

Esta apólice é emitida em 2 (duas) vias de igual teor, sendo uma via do(s) Segurado(s) e outra via da Seguradora.

Rio de Janeiro, [data de emissão].

Seguradora
CNPJ

CONDIÇÕES ESPECIAIS

SEGURO-GARANTIA DO CONSTRUTOR, DO FORNECEDOR E DO PRESTADOR DE SERVIÇOS

1. OBJETO
Este seguro garante a indenização, até o valor da garantia fixado na apólice, pelos prejuízos decorrentes do inadimplemento das obrigações assumidas pelo Tomador, em contrato de construção, fornecimento ou prestação de serviços, firmado entre ele e o Segurado, e coberto pela apólice.

2. DA COBERTURA
Fica expressamente acordado que o prazo de validade da cobertura de seguro e resseguro ora concedida se restringe a um ano, iniciando-se em XX/XX/XXX e expirando-se em XX/XX/XXX, podendo ser renovada por períodos sucessivos de um ano, ate o término das obrigações assumidas pelo Tomador e previstas no contrato, desde que, a cada ano haja concordância formal e explicita desta seguradora e do ressegurador em renová-la, a partir de solicitação da Seguradora apresentada com antecedência mínima de 30 (trinta) dias. Fica também estabelecido que a não renovação da cobertura de resseguro, independentemente de a Seguradora querer renovar ou não

a cobertura de seguro, não caracterizará sinistro passível de recuperação junto a este Ressegurador.

3. DA FISCALIZAÇÃO
A Concessionária (Tomador) fica obrigada a enviar, semestralmente, cópia dos relatórios de fiscalização elaborados pelo Poder Concedente.

4. REGULAÇÃO DE SINISTRO
Para todos os fins e efeitos de direito, a regulação de sinistro observará o disposto nas condições gerais desta apólice.

5. RATIFICAÇÃO
Ratificam-se integralmente as disposições das Condições Gerais que não tenham sido alteradas pelas presentes Condições Especiais.

CLÁUSULA ESPECÍFICA PARA LICITAÇÕES E CONTRATOS DE EXECUÇÃO INDIRETA DE OBRAS, SERVIÇOS E COMPRAS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, BEM COMO PARA CONCESSÕES E PERMISSÕES DE SERVIÇO PÚBLICO.

1. Fica entendido que este seguro garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas por empresa participante de licitações e contratos de execução indireta de obras, serviços e compras da Administração Pública, bem como em concessões e permissões de serviço público, até o valor da garantia fixado na apólice.

2. Aplicam-se a este seguro as definições constantes do art. 6º da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e do art. 2º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

3. Definem-se também, para efeito deste seguro:
I. Segurado: a Administração Pública ou o Poder Concedente;
II. Tomador: a empresa licitante, contratada, concessionária ou permissionária.

4. A garantia desta apólice tem efeito:
I. pelo período de vigência da licitação;
II. pelo período de vigência do contrato administrativo pertinente à execução de obras, serviços e compras;
III. por períodos renováveis, no caso de concessões e permissões do serviço público.

5. As renovações, a que se refere o inciso III da cláusula 4, não se presumem: serão formalizadas pela emissão de novas apólices, precedidas de notificação escrita da Seguradora ao Segurado e ao Tomador, com antecedência de até noventa dias da data do término de vigência da apólice em vigor, declarando seu explícito interesse na manutenção da garantia.

6. Além das hipóteses previstas na cláusula 11 das Condições Gerais da apólice, a garantia dada por este seguro também se extinguirá com o recebimento do objeto do contrato nos termos do art. 73 da Lei nº 8.666/93.

7. Para todos os efeitos desta cláusula, não se observa o disposto no item 9.2 das Condições Gerais, tendo em vista o que estabelece o inciso III do art. 80 da Lei nº 8.666/93.

8. Ratificam-se as demais Condições Gerais desta apólice.

CONDIÇÕES GERAIS

1. OBJETO

Este seguro garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador no Contrato Principal, firmado com o Segurado, conforme os termos da apólice.

2. DEFINIÇÕES

I. Seguro-Garantia: seguro que garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador no Contrato Principal, conforme os termos da apólice.
II. Contrato Principal: o documento contratual, seus aditivos e anexos, que especificam as obrigações e direitos do Segurado e do Tomador.
III. Proposta: instrumento formal de pedido de emissão de apólice de seguro, firmado nos termos da legislação em vigor.
IV. Apólice: documento, assinado pela Seguradora, que representa formalmente o seguro-garantia.
V. Endosso: instrumento formal, assinado pela Seguradora, que introduz modificações na apólice de seguro-garantia, mediante solicitação e anuência expressa das partes.
VI. Condições Gerais: as cláusulas, da apólice, de aplicação geral a qualquer modalidade de seguro-garantia.
VII. Condições Especiais: as cláusulas da apólice que especificam as diferentes modalidades de cobertura do contrato de seguro e alteram as disposições estabelecidas nas Condições Gerais.
VIII. Condições Particulares: as que particularizam a apólice, discriminando o Segurado, o Tomador, o objeto do seguro, o valor garantido e demais características aplicáveis a um determinado contrato de seguro.
IX. Segurado: credor das obrigações assumidas pelo Tomador no Contrato Principal.
X. Tomador: devedor das obrigações por ele assumidas no Contrato Principal.
XI. Seguradora: a sociedade de seguros garantidora, nos termos da apólice, do cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador no Contrato Principal.
XII. Prêmio: importância devida, à Seguradora, pelo Tomador, para obter a cobertura do seguro.
XIII. Sinistro: o inadimplemento das obrigações cobertas pelo seguro.
XIV. Indenização: o pagamento dos prejuízos diretos resultantes do inadimplemento das obrigações cobertas pelo seguro.

3. VALOR DA GARANTIA

3.1. O valor da garantia desta apólice deve ser entendido como o valor máximo nominal por ela garantido.
3.2. Quando efetuadas alterações de valores previamente estabelecidas no Contrato Principal, o valor da garantia deverá acompanhar tais modificações.
3.3. Para alterações posteriores efetuadas no Contrato Principal, em virtude das quais se faça necessária a modificação do valor contratual, o valor da garantia poderá também ser modificado, mediante solicitação à Seguradora de emissão de endosso de cobrança ou restituição de prêmio relativo ao acréscimo ou ao decréscimo do valor da garantia e ao prazo a decorrer.

4. PRÊMIO DO SEGURO

4.1. O Tomador é o responsável pelo pagamento do prêmio à Seguradora.
4.2. Fica entendido e acordado que o seguro continuará em vigor mesmo quando o Tomador não houver pagado o prêmio nas datas convencionadas.

5. VIGÊNCIA

A vigência da cobertura do seguro-garantia será igual ao prazo estabelecido no Contrato Principal, devendo o Tomador efetuar o pagamento do prêmio por todo este prazo.

6. EXPECTATIVA E CARACTERIZAÇÃO DO SINISTRO

6.1. Comprovada pelo Segurado a inadimplência do Tomador em relação às obrigações cobertas pela presente apólice, e quando resultar infrutífera a notificação extrajudicial feita ao Tomador, o Segurado terá o direito de exigir, da Seguradora, a indenização devida.

6.2. Ao efetuar a notificação extrajudicial ao Tomador, o Segurado deverá, concomitantemente, comunicar à seguradora a expectativa do sinistro, por meio de envio de cópia da notificação extrajudicial, bem como documentação indicando claramente os itens não cumpridos do contrato, com a resposta do Tomador, se houver.

7. INDENIZAÇÃO
7.1. Caracterizado o sinistro, a Seguradora indenizará o Segurado, até o limite da garantia desta apólice, segundo uma das formas abaixo, conforme for acordado entre ambos:
I. realizando, por meio de terceiros, o objeto do Contrato Principal, de forma a lhe dar continuidade e o concluir, sob a sua integral responsabilidade; ou
II. pagando os prejuízos causados pela inadimplência do Tomador.
7.2. O pagamento da indenização, ou o início do cumprimento da obrigação, deverá ocorrer no prazo máximo de trinta dias, contados a partir da data de entrega de todos os documentos relacionados pela Seguradora como necessários à caracterização e à regulação do sinistro.

8. SUB-ROGAÇÃO
Paga a indenização ou iniciado o cumprimento das obrigações inadimplidas pelo Tomador, a Seguradora sub-rogar-se-á nos direitos do Segurado contra o Tomador, ou contra terceiros cujos atos ou fatos tenham dado causa ao sinistro.

9. ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE
9.1. A Seguradora ficará isenta de responsabilidade em relação a esta apólice na ocorrência de uma ou mais das seguintes hipóteses:
I. Casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro;
II. Descumprimento das obrigações do Tomador decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do Segurado;
III. Alteração das obrigações contratuais garantidas por esta apólice, que tenham sido acordadas entre Segurado e Tomador, sem prévia anuência da Seguradora;
IV. Atos ilícitos dolosos praticados pelo Segurado ou por seu representante legal.
9.2. Excluem-se, expressamente, da responsabilidade da Seguradora, todas e quaisquer multas que tenham caráter punitivo, salvo disposição em contrário prevista nas Condições Especiais.

10. CONCORRÊNCIA DE GARANTIAS
No caso de existirem duas ou mais garantias, cobrindo cada uma delas o objeto deste seguro, a Seguradora responderá, proporcionalmente, com os demais participantes.

11. EXTINÇÃO DA GARANTIA
A garantia dada por este seguro extinguir-se-á:
I. quando o objeto do Contrato Principal garantido pela apólice for definitivamente realizado mediante termo ou declaração assinada pelo Segurado ou devolução da apólice;
II. quando Segurado e Seguradora assim o acordarem;
III. com o pagamento da indenização;
IV. quando do término da vigência previsto na apólice, salvo se estabelecido em contrário nas Condições Especiais ou quando prorrogado por meio de endosso, em caso de alteração do prazo do Contrato Principal.

12. CONTROVÉRSIAS
12.1. As controvérsias surgidas na aplicação destas condições poderão ser resolvidas:
I. por arbitragem; ou
II. por medida de caráter judicial.
12.2. No caso de arbitragem, deverá constar, na apólice, a cláusula compromissória.

13. PRESCRIÇÃO
Os prazos prescricionais são aqueles determinados pela lei.

14. FORO
As questões judiciais entre Seguradora e Segurado serão processadas no foro do domicílio deste.
==
Anexo 2
==

Apólice Nº [X]

Endosso Nº [X]

CONCORRENTE

SEGURO-GARANTIA

CONDIÇÕES PARTICULARES

___________________ (Seguradora), garante pelo presente instrumento ao Segurado:

RAZÃO SOCIAL: [razão social Segurado]
INSCRITO NO CNPJ/MF: [CNPJ Segurado]
COM SEDE NA: [endereço completo Segurado]

o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador:

RAZÃO SOCIAL: [razão social Tomador]
INSCRITO NO CNPJ/MF: [CNPJ Tomador]
COM SEDE NA: [endereço completo Tomador]

até o valor de:

$$$ [valor] – [valor por extenso]

Fica ainda declarado que esta APÓLICE é prestada para o seguinte objeto:
[OBJETO]

Início de Vigência DD/MM/AAAA. Fim de Vigência: DD/MM/AAAA

As condições anexas constituem parte integrante e inseparável DESTA APÓLICE para todos os fins de direito.

Esta apólice é emitida em 2 (duas) vias de igual teor, sendo uma via do(s) Segurado(s) e outra via da Seguradora.

Rio de Janeiro, [data de emissão].

Seguradora

CNPJ

CONDIÇÕES ESPECIAIS

SEGURO-GARANTIA DO LICITANTE

1. OBJETO

Este seguro garante a indenização, até o valor da garantia fixado na apólice, se o Tomador adjudicatário se recusar a assinar o Contrato Principal, nas condições propostas, dentro do prazo estabelecido no edital de licitação.

2. REGULAÇÃO DE SINISTRO

Para todos os fins e efeitos de direito, a regulação de sinistro observará o disposto nas condições gerais desta apólice.

3. RATIFICAÇÃO

Ratificam-se integralmente as disposições das Condições Gerais que não tenham sido alteradas por estas Condições Especiais.

CLÁUSULA ESPECÍFICA PARA LICITAÇÕES E CONTRATOS DE EXECUÇÃO INDIRETA DE OBRAS, SERVIÇOS E COMPRAS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, BEM COMO PARA CONCESSÕES E PERMISSÕES DE SERVIÇO PÚBLICO.

1. Fica entendido que este seguro garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas por empresa participante de licitações e contratos de execução indireta de obras, serviços e compras da Administração Pública, bem como em concessões e permissões de serviço público, até o valor da garantia fixado na apólice.

2. Aplicam-se a este seguro as definições constantes do art. 6º da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e do art. 2º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

3. Definem-se também, para efeito deste seguro:

I. Segurado: a Administração Pública ou o Poder Concedente;

II. Tomador: a empresa licitante, contratada, concessionária ou permissionária.

4. A garantia desta apólice tem efeito:

I. pelo período de vigência da licitação;

II. pelo período de vigência do contrato administrativo pertinente à execução de obras, serviços e compras;

III. por períodos renováveis, no caso de concessões e permissões do serviço público.

5. As renovações, a que se refere o inciso III da cláusula 4, não se presumem: serão formalizadas pela emissão de novas apólices, precedidas de notificação escrita da Seguradora ao Segurado e ao Tomador, com antecedência de até noventa dias da data do término de vigência da apólice em vigor, declarando seu explícito interesse na manutenção da garantia.

6. Além das hipóteses previstas na cláusula 11 das Condições Gerais da apólice, a garantia dada por este seguro também se extinguirá com o recebimento do objeto do contrato nos termos do art. 73 da Lei nº 8.666/93.

7. Para todos os efeitos desta cláusula, não se observa o disposto no item 9.2 das Condições Gerais, tendo em vista o que estabelece o inciso III do art. 80 da Lei nº 8.666/93.

8. Ratificam-se as demais Condições Gerais desta apólice.

CONDIÇÕES GERAIS

1. OBJETO

Este seguro garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador no Contrato Principal, firmado com o Segurado, conforme os termos da apólice.

2. DEFINIÇÕES

I. Seguro-Garantia: seguro que garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador no Contrato Principal, conforme os termos da apólice.

II. Contrato Principal: o documento contratual, seus aditivos e anexos, que especificam as obrigações e direitos do Segurado e do Tomador.

III. Proposta: instrumento formal de pedido de emissão de apólice de seguro, firmado nos termos da legislação em vigor.

IV. Apólice: documento, assinado pela Seguradora, que representa formalmente o seguro-garantia.

V. Endosso: instrumento formal, assinado pela Seguradora, que introduz modificações na apólice de seguro-garantia, mediante solicitação e anuência expressa das partes.

VI. Condições Gerais: as cláusulas, da apólice, de aplicação geral a qualquer modalidade de seguro-garantia.

VII. Condições Especiais: as cláusulas da apólice que especificam as diferentes modalidades de cobertura do contrato de seguro e alteram as disposições estabelecidas nas Condições Gerais.

VIII. Condições Particulares: as que particularizam a apólice, discriminando o Segurado, o Tomador, o objeto do seguro, o valor garantido e demais características aplicáveis a um determinado contrato de seguro.

IX. Segurado: credor das obrigações assumidas pelo Tomador no Contrato Principal.

X. Tomador: devedor das obrigações por ele assumidas no Contrato Principal.

XI. Seguradora: a sociedade de seguros garantidora, nos termos da apólice, do cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador no Contrato Principal.

XII. Prêmio: importância devida, à Seguradora, pelo Tomador, para obter a cobertura do seguro.

XIII. Sinistro: o inadimplemento das obrigações cobertas pelo seguro.

XIV. Indenização: o pagamento dos prejuízos diretos resultantes do inadimplemento das obrigações cobertas pelo seguro.

3. VALOR DA GARANTIA

3.1. O valor da garantia desta apólice deve ser entendido como o valor máximo nominal por ela garantido.

3.2. Quando efetuadas alterações de valores previamente estabelecidas no Contrato Principal, o valor da garantia deverá acompanhar tais modificações.

3.3. Para alterações posteriores efetuadas no Contrato Principal, em virtude das quais se faça necessária a modificação do valor contratual, o valor da garantia poderá também ser modificado, mediante solicitação à Seguradora de emissão de endosso de cobrança ou restituição de prêmio relativo ao acréscimo ou ao decréscimo do valor da garantia e ao prazo a decorrer.

4. PRÊMIO DO SEGURO

4.1. O Tomador é o responsável pelo pagamento do prêmio à Seguradora.

4.2. Fica entendido e acordado que o seguro continuará em vigor mesmo quando o Tomador não houver pagado o prêmio nas datas convencionadas.

5. VIGÊNCIA

A vigência da cobertura do seguro-garantia será igual ao prazo estabelecido no Contrato Principal, devendo o Tomador efetuar o pagamento do prêmio por todo este prazo.

6. EXPECTATIVA E CARACTERIZAÇÃO DO SINISTRO

6.1. Comprovada pelo Segurado a inadimplência do Tomador em relação às obrigações cobertas pela presente apólice, e quando resultar infrutífera a notificação extrajudicial feita ao Tomador, o Segurado terá o direito de exigir, da Seguradora, a indenização devida.

6.2. Ao efetuar a notificação extrajudicial ao Tomador, o Segurado deverá, concomitantemente, comunicar à seguradora a expectativa do sinistro, por meio de envio de cópia da notificação extrajudicial, bem como documentação indicando claramente os itens não cumpridos do contrato, com a resposta do Tomador, se houver.

7. INDENIZAÇÃO

7.1. Caracterizado o sinistro, a Seguradora indenizará o Segurado, até o limite da garantia desta apólice, segundo uma das formas abaixo, conforme for acordado entre ambos:

I. realizando, por meio de terceiros, o objeto do Contrato Principal, de forma a lhe dar continuidade e o concluir, sob a sua integral responsabilidade; ou

II. pagando os prejuízos causados pela inadimplência do Tomador.

7.2. O pagamento da indenização, ou o início do cumprimento da obrigação, deverá ocorrer no prazo máximo de trinta dias, contados a partir da data de entrega de todos os documentos relacionados pela Seguradora como necessários à caracterização e à regulação do sinistro.

8. SUB-ROGAÇÃO

Paga a indenização ou iniciado o cumprimento das obrigações inadimplidas pelo Tomador, a Seguradora sub-rogar-se-á nos direitos do Segurado contra o Tomador, ou contra terceiros cujos atos ou fatos tenham dado causa ao sinistro.

9. ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE

9.1. A Seguradora ficará isenta de responsabilidade em relação a esta apólice na ocorrência de uma ou mais das seguintes hipóteses:

I. Casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro;

II. Descumprimento das obrigações do Tomador decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do Segurado;

III. Alteração das obrigações contratuais garantidas por esta apólice, que tenham sido acordadas entre Segurado e Tomador, sem prévia anuência da Seguradora;

IV. Atos ilícitos dolosos praticados pelo Segurado ou por seu representante legal.

9.2. Excluem-se, expressamente, da responsabilidade da Seguradora, todas e quaisquer multas que tenham caráter punitivo, salvo disposição em contrário prevista nas Condições Especiais.

10. CONCORRÊNCIA DE GARANTIAS

No caso de existirem duas ou mais garantias, cobrindo cada uma delas o objeto deste seguro, a Seguradora responderá, proporcionalmente, com os demais participantes.

11. EXTINÇÃO DA GARANTIA

A garantia dada por este seguro extinguir-se-á:

I. quando o objeto do Contrato Principal garantido pela apólice for definitivamente realizado mediante termo ou declaração assinada pelo Segurado ou devolução da apólice;

II. quando Segurado e Seguradora assim o acordarem;

III. com o pagamento da indenização;

IV. quando do término da vigência previsto na apólice, salvo se estabelecido em contrário nas Condições Especiais ou quando prorrogado por meio de endosso, em caso de alteração do prazo do Contrato Principal.

12. CONTROVÉRSIAS

12.1. As controvérsias surgidas na aplicação destas condições poderão ser resolvidas:

I. por arbitragem; ou

II. por medida de caráter judicial.

12.2. No caso de arbitragem, deverá constar, na apólice, a cláusula compromissória.

13. PRESCRIÇÃO

Os prazos prescricionais são aqueles determinados pela lei.

14. FORO

As questões judiciais entre Seguradora e Segurado serão processadas no foro do domicílio deste.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22259

Contribuição: ISENÇÃO DA COBRANÇA DA TAXA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA.
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: A CIDADE DE MANDIRITUBA TEM HOJE APROXIMADAMENTE 5000 VEÍCULOS DOS QUAIS, EM TORNO DE 800 VÃO PARA CURITIBA DIARIAMENTE PARA A EXECUÇÃO DE SEUS TRABALHOS, SEJAM OS PRODUTORES DO CEASA SEJAM, OS PROFISSIONAIS LIBERAIS. ALÉM DISSO HAVERÁ UM GRANDE IMPACTO NEGATIVO NA ECONOMIA DA CIDADE EM VIRTUDE DA COBRANÇA, CAUSANDO DE IMEDIATO O FIM DA VINDA DE INDUSTRIAS PARA A CIDADE, O AUMENTO NA TAXA DE DESEMPREGOS CAUSADO PELA PASSAGEM DE ONIBUS INTERMUNICIPAL E PELO FIM DA CRIAÇÃO DE NOVOS EMPREGOS. OUTRO MOTIVO QUE DEVE SER LEVADO EM CONSIDERAÇÃO É:
COM O COBRANÇA DO PEDÁGIO OS PRODUTORES RURAIS QUE DIARIAMENTE ESCOAM SUA PRODUÇÃO AO CEASA EM CURITIBA, SEM DÚVIDA UTILIZARÃO ESTRADAS SECUNDÁRIAS
PROPORCIONANDO UM ELEVADO NÚMERO DE ACIDENTES.

TUDO ISTO DEVE SER LEVADO EM CONTA PARA QUE OS MORADORES DA CIDADE DE MANDIRITUBA, REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA NÃO SEJAM PREJUDICADOS.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22292

Contribuição: ISENÇÃO PARA A COBRANÇA DO PEDÁGIO DOS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * *
* , e eu * , VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22310

Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * *
* , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22441

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * *
* , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA.
DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22454

Contribuição: As sanções não devem ser cumulativas como estabelece o Art. 3.15.
Tipo: Art. 13.14

ANTT/OUVIDORIA/2006-22462

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM

MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * * *
* , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA
ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA.
DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22476

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * *
* * , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS
MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22478

Contribuição: A Concessionária será responsavel só e quando estes danos
lhe sejam imputáveis .
Tipo: 11.6

ANTT/OUVIDORIA/2006-22482

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * *
* * , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS
PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM
CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22491

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA

Justificativa: Nós da * * *
* , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS
PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22493

Contribuição: As condições de venda serão estipuladas livremente pela Concessionária.
Tipo: 3.23

ANTT/OUVIDORIA/2006-22499

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * * *
* , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22503

Contribuição: Existe divergencia entre os artigos 3.20 e 3.23. O primeiro não permite vender e o segundo sim.
Tipo: 3.20

ANTT/OUVIDORIA/2006-22511

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * * *
* , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22512

Sugestão: Arquivo anexo
==

Anexo

===

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 035/2006

MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO

COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

TÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO III – Das definições

1.8 – inciso VIII. Existe imprecisão na utilização dos conceitos "adjudicação" e "outorga". A adjudicação é feita ao licitante vencedor, consórcio ou empresa, que constituirá a Sociedade de Fim Específico, SPE, à qual será outorgada a concessão, tornando-se a "Concessionária". Esta idéia esta mais bem explicitada nas definições dos incisos IX e XI desse mesmo item. Essa imprecisão de terminologia aparece em vários outros pontos da Minuta do Edital, como nos itens 1.9, 2.97 e 4.1.

TÍTULO II – DA LICITAÇÃO

CAPÍTULO II – Da Entrega da Documentação de Habilitação e das Propostas Comerciais

Subseção III – Da Qualificação Técnica. Não se exige qualificação relativa à atividade de operação e gerenciamento da exploração de rodovia, desrespeitando o estabelecido no item 5.26, pelo qual a Concessão destina-se a quem, dentre outras qualidades, possua "capacidade administrativa para gerenciar a exploração do Lote Rodoviário". Para não se entender que se está dando ênfase apenas aos aspectos relacionados à execução de obras, deve-se incluir, entre as exigências de qualificação técnica, item específico quanto ao documento hábil de comprovação de capacidade administrativa para gerenciar a exploração do Lote Rodoviário. Note-se, no item 3.17, que há exigência específica de experiência com riscos operacionais para instituições seguradoras.

Subsecção IV – Da Qualificação Econômico-Financeira. Deveria se trazer para esta Subsecção as disposições dos itens 3.16 e 3.17, bem como incluir novo item sobre Atestado de Adequabilidade e Viabilidade do Programa de Financiamento, conforme exposto nos comentários aos itens 3.16 e 3.17.

CAPÍTULO III – Do Leilão

2.86 – Há nesse item menção à "segunda colocada no Leilão pela oferta de maior Outorga, na terceira fase do Leilão". Se não tiver ocorrido essa terceira etapa, como possível pelas regras da licitação, não serão abertos os envelopes da segunda colocada? Note-se que no item 3.44, que trata de situação similar, não há menção à oferta de maior outorga.

Capítulo VIII – Do Cronograma da Licitação

Na relação de etapas, deveria necessariamente ser incluída, após o inciso 13 (Liquidação financeira do Leilão), como novo inciso 14, a etapa de adjudicação do contrato ao licitante vencedor, como está na definição de CONTRATADA (item 1.8, inciso XI). Após o Decreto de Outorga à Concessionária, deveria ser incluída etapa fundamental, prévia à assinatura do contrato, que é a obtenção da Licença de Operação do Lote Rodoviário, pelo DNIT, como está expressamente previsto no item 5.21.

TÍTULO III – DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

CAPÍTULO I – Das Obrigações em Relação à Concessionária

3.4. – Obrigação de abrir o capital. A linguagem é imprecisa. Deveria se dizer da data do início “da Concessão”.

3.16 e 3.17 - Atestados do Programa de Seguros. Para dar maior segurança à licitação, o Atestado de Adequabilidade e Viabilidade do Programa de Seguros e da Declaração de Experiência deveria ser exigido como requisito de participação na licitação e não apenas após a outorga da Concessão. A não apresentação desse atestado ou a constatação de que ele é incompleto ou deficiente, com a Concessionária já constituída e o contrato outorgado, pode significar problemas insuperáveis para o sucesso da licitação.

Atestado de adequabilidade e Viabilidade do Programa de Finaciamento e da Declaração de Experiência. Nessa mesma fase da licitação e para atingir o mesmo fim, deveria ser exigido atestado similar que comprove a adequação e viabilidade do programa de financiamento, por instituição financeira que atenda exigências similares às constantes do item 3.17.

TÍTULO IV – DA CELEBRAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

CAPÍTULO II – Da Transferência do Controle do Lote Rodoviário

4.7 – Termo de Cessão de Bens do Lote Rodoviário. Pela relevância do ato para o desenvolvimento da Concessão, a ANTT deveria ser interveniente.

TÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES RELATIVAS À CONCESSÃO

CAPÍTULO I – Das Obras e dos Serviços

5.5 - Obras e serviços não previstos no PER. A redação desse dispositivo deveria ser alterada para que fique idêntica à do dispositivo da Minuta de Contrato que trata da mesma matéria (item 14.9), que ressalva, para aplicação de seus efeitos, as obras e serviços previamente autorizados pela Diretoria da ANTT, da seguinte forma: “A execução de obras e serviços estabelecidos no cronograma do PER, salvo com prévia autorização da Diretoria da ANTT,...”

5.6. – Efeitos da inexecução de obras e serviços. Ao final da redação desse dispositivo deve ser inserida a expressão “quando for o caso”, para ficar claro que nas hipóteses de inexecução de obras e serviços sem culpa da Concessionária não pode haver aplicação de penalidades.

5.9 – Regulamentações da ANTT. Deveria ser suprimido este item ou, ao menos a sua parte final, em que se menciona “assim como de suas eventuais alterações”, uma vez que a matéria está disciplinada no Capítulo XIV deste Título (itens 5.103 e 5.104). A abertura permitida pela redação pode ser fator de insegurança e dúvidas para os Licitantes na elaboração dos projetos.

5.10 – Parâmetros de qualidade e normas técnicas do DNIT. Como no item 5.9, a menção genérica “ou outras que vierem a ser editadas” também pode constituir fator de insegurança para os Licitantes, razão pela qual se propõe sua supressão. Deveria ser incluída, a respeito, disposição similar à do item 5.104.

5.19 - Obtenção de licenças. Ao final da redação desse item, deve ser ressalvada disposição diversa no Contrato, tendo em vista que a licença de operação, prevista no item 5.21, é incumbência do DNIT, e a sugestão de que essa entidade seja também incumbida de obter a licença prévia ou outro documento que ateste a viabilidade ambiental das obras inseridas nos Trabalhos Iniciados definidos no Edital.

5.20 – Para evitar confusão quanto à partilha de riscos ambientais e tendo em vista o critério adotado no item 5.21, com pequena alteração, sugere-se a seguinte redação para este item: “Será

de inteira responsabilidade da Concessionária a regularização dos problemas ambientais dentro da faixa de domínio, cujo fato gerador ocorra após a data de assinatura do Termo de Cessão de Bens do lote Rodoviário, na forma disposta no PER." As palavras "passivo" e "existente" não são apropriadas , pois trazem a idéia de problemas pré-existentes.

5.21 - Licenças de responsabilidade do DNIT. Além da licença de operação, o DNIT deveria ser incumbido de obter licença prévia ou outro documento que ateste a viabilidade ambiental das obras inseridas nos trabalhos iniciais, definidos no Edital. Tal medida consta da Lei das PPPs (art. 10, VII, da Lei 11.079/04) como salutar condição para realização da licitação. Além disso, como apontado nos comentários ao item 5.20, acima, o critério temporal que deve servir de marco para partilha dos riscos ambientais deve ser a data de assinatura do Termo de Cessão de Bens do lote Rodoviário, referido no item 4.7.

5.23 – Instituição de servidões administrativas. A expressão "instituir" servidões administrativas deveria ser suprimida, tendo em vista que a Concessionária não tem competência legal para tanto. Com relação à instituição de servidões, cabe à Concessionária a adoção das mesmas medidas relativas à desapropriação, qual seja, a promoção da ação ou acordo, para sua concretização, além de fornecer os dados necessários para elaboração do correspondente decreto de utilidade pública.

CAPÍTULO II – Do Equilíbrio Econômico e Financeiro da Concessão

5.42, letra c – Motivos de revisão. O "Fato do Príncipe" deveria ser expressamente mencionado nesse dispositivo, pois, de acordo com a própria nomenclatura utilizada na Minuta de Contrato (item 13.2.), trata de motivo distinto do relacionado ao "Fato da Administração".

5.44 – Revisão ordinária. Para evitar atrasos nos reajustes de tarifa, a revisão ordinária, de caráter mais complexo e discricionário, deve ser concluída com, no mínimo, 60 dias de antecedência da data-base para implementação do reajuste anual. Assim, sugere-se a seguinte alteração de redação desse item: "Revisão Ordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio, a ser realizada, no mínimo, com 60 (sessenta) dias de antecedência da data-base dos reajustes tarifários, para implementar ajustes previstos neste Edital,...".

5.45. - Motivos da revisão extraordinária. Fazer menção expressa ao "Fato do Príncipe", como motivo para revisões extraordinárias, pela razão exposta no comentário feito à letra c do item 5.42, acima.

5.47, letra a - Licença Prévia Ambiental. Pelos motivos apontados nos comentários ao item 5.21, a licença de operação e a licença prévia dos Trabalhos Iniciais devem ser incumbência do DNIT, tendo em vista que estão definidos no Edital. A incumbência do Poder Público em obter esse tipo de licença consta da Lei das PPPs como pré-requisito para abertura da licitação, conforme art. 10, VII, da Lei 11.079/04. Assim, não é compreensível a exigência de obtenção de Licença Prévia Ambiental para iniciar a cobrança de pedágio.

CAPÍTULO VII – Da Assunção de Riscos

5.70 – Risco Geral de Tráfego. Tendo em vista a limitação para a implantação de praças auxiliares, na parte final desse item, deveria se acrescentar; "... rodovias, salvo a abertura de acessos não previstos, sem a concordância da Concessionária".

5.91 – Controle de peso. Considerando que cabe à ANTT a autuação por infrações dessa natureza, sem o que não há efetividade na operação das balanças, deveria se acrescentar a esse item o seguinte: "... ANTT, que se obriga a manter funcionários nas balanças ininterruptamente".

CAPÍTULO XIII – Das Praças Auxiliares

5.99, letra b – Proibição em pontos de entroncamento com outras rodovias federais ou estaduais. Deveria ser esclarecida a razão dessa proibição, uma vez que nesses pontos podem estar as maiores rotas de evasão ao pedágio, contribuindo para a diminuição da base de pagantes do Lote Rodoviário, onerando os usuários que passam pela praça de pedágio.

CAPÍTULO XVII – Das Isenções

5.108 – Isenção do pedágio. Na redação desse item deveria se substituir a expressão “de uso do Poder Público” por “que integrem o patrimônio público”, que é a redação do item 6.17 da Minuta de Contrato. Isso porque, deve ficar claro que a isenção para veículos oficiais restringe-se aos veículos de propriedade das pessoas citadas, como estabelece o art. 96 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.602/98). A isenção para veículos que não sejam de propriedade das pessoas jurídicas de direito público deve estar restrita aos veículos que estejam a serviço da ANTT, em razão de sua qualidade especial. Dever-se-ia, também, estabelecer o procedimento que deve ser adotado para a isenção, de modo a que não se deixe para fazê-lo na praça de pedágio, com os inconvenientes conhecidos. Para tanto, deveria se estabelecer um cadastro dos veículos com direito à isenção, a ser elaborado, conjuntamente, pela ANTT e a Concessionária.

CAPÍTULO XVIII – Do Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal

5.111 – Convênio com o Departamento da Polícia Rodoviária Federal. Pela importância da atuação da PRF para a boa operação do Lote Rodoviário e as responsabilidades inafastáveis da ANTT, essa deveria ser interveniente no convênio.

5.113 – Aplicação dos bens cedidos à Polícia Rodoviária Federal. Na listagem desse item, deveria se especificar expressamente que o apoio no controle de peso de veículos deve ser prestado ininterruptamente, ou seja, 24 horas por dia, nos 7 dias da semana, de modo a que seja efetivo e atenda os objetivos de preservar o pavimento contra o desgaste prematuro e evitar danos às obras-de-arte. Além de pontos relativos às obrigações legais da ANTT, deveriam ser acrescentados à listagem outros, que são fundamentais para a boa operação da rodovia, como:

- Fiscalização de transporte de produtos e cargas perigosas;
- Fiscalização do estado dos veículos;
- Fiscalização dos motoristas, especialmente do excesso de velocidade;
- Segurança pública na rodovia, para prevenir assaltos, invasões, obstruções da via, repressão a vendedores ambulantes e ocupações ilegais;
- Apoio para coibir a infração de evasão ao pagamento do pedágio.

Devem ser suprimidos os pontos que não estejam relacionados à exploração da rodovia, quais sejam, os mencionados nas letras d e e, para que o uso desses bens cedidos pela Concessionária não configure desvio de finalidade. Para o apoio da PRF à ANTT nessas duas atividades, deveria ser celebrado convênio específico, sem a participação da Concessionária.
Pode, também, constituir desvio de finalidade a utilização dos bens cedidos pela Concessionária fora do Lote Rodoviário respectivo, salvo situações de emergência comprovada.

CAPÍTULO XIX – Da Alteração do Contrato de Concessão

5.117 - Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Ao final desse dispositivo deve ser acrescentada a expressão “concomitantemente à alteração”, direito da Concessionária que consta expressamente do §4º do art. 9º da Lei 8.987/95.

TÍTULO VI – DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS E APLICAÇÃO DE PENALIDADES

CAPÍTULO I – Das sanções Administrativas

Geral – Há pouco detalhamento sobre as multas por inexecução, o que permite discricionariedade excessiva da Agência para sua aplicação e a conseqüente insegurança jurídica. Sobre esse

assunto, reporta-se às razões do recurso apresentado pela ABCR contra a Resolução nº 1.236, de 14 de dezembro de 2005.

6.3, 6.6. e 6.8 – Cumulação das multas moratórias e por inexecução. Deve ser esclarecido como se dará a cumulação de multas moratórias e por inexecução, sob pena de que se caracterize bis in idem.

CAPÍTULO II – Do Processo Administrativo de Aplicação de Penalidades

6.10. – Aplicação da Lei de Processo Administrativo. Ao final desse dispositivo deve ser inserida a seguinte expressão: "...ANTT e na Lei 9.784/99", para não parecer que se pretende excluir a aplicação da Lei geral que rege a matéria.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22517

Contribuição: Se é suspensão total de obras e serviços a Concessionária
será indenizada não só pelos custos até o dito momento como tambem pelo
que deixou de receber.
Tipo: 1.10

ANTT/OUVIDORIA/2006-22522

Contribuição: Como a proposta comercial é um dos anexos do Contrato, e
devido a sua importancia deveria ir a seguir ao contrato e antes dos
restantes anexos.
Tipo: 1.7 (d)e(e)

ANTT/OUVIDORIA/2006-22530

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * *
* , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22537

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * * * E EU * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22540

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * * * * * E EU * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22542

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * * * , e eu * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22544

Contribuição: Entendemos que as quantidades que cabem ao concessionário desincentivam a promoção das atividades comerciais.Estas percentagens deveriam ser ajustadas em cada caso dependendo da natureza das atividades.
Tipo: Art. 7.6

ANTT/OUVIDORIA/2006-22549

Contribuição: Entendemos que as atividades comerciais complementares são por conta do Concessionário correspondendo ao mesmo a totalidade das receitas obtidas.A revisão ordinária da TBP deveria excluir a consideração das receitas e ou perdas ocasionadas por atividades comerciais complementares.
Tipo: Art. 7.2

ANTT/OUVIDORIA/2006-22556

Contribuição: Os bens destinados as atividades comerciais não vinculadas diretamente a exploração da concessão formarão parte dos bens da concessão estando estes dentro ou fora da faixa de dominio?
Tipo: Art. 7.2

ANTT/OUVIDORIA/2006-22558

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA

Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * * * * E EU * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22559

Sugestão: Arquivo anexo
==
Anexo
==
MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

Definições

Inciso VII – Licitante Vencedora. A definição da Licitante Vencedora contém imprecisão, pois pode não ocorrer a oferta de maior Valor de Outorga, dentro das regras estabelecidas na Minuta do Edital.

Interpretação do Contrato

1.7 – Regras de interpretação. Não parecem razoáveis as regras de interpretação estabelecidas nesse item. As cláusulas do Contrato devem prevalecer sobre todos os demais itens, pois contêm previsões especiais e não podem deixar de estar de acordo com a legislação aplicável. As normas legais seriam aplicáveis na interpretação de cláusulas contratuais, caso surja dúvida, mas não se deve dizer que prevaleçam sobre as normas contratuais. Igualmente, determinadas cláusulas do Contrato não podem prevalecer sobre as demais, uma vez que a interpretação deve ser sistemática, considerando-se o Contrato como um todo. Além disso, deveriam ser previstos, já nesse item, modos amigáveis de resolução de divergências contratuais, tal como as comissões compostas por representantes indicados pelo Poder Concedente, ou Agência, e Concessionária, dando-se cumprimento ao exigido no art. 23, XV, da Lei 8.987/95, que trata das cláusulas obrigatórias do Contrato de Concessão.

Alteração do Contrato

1.11 – Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Ao final desse dispositivo deve ser acrescentada a expressão “concomitantemente à alteração”, direito da Concessionária que consta expressamente do §4º do art. 9º da Lei 8.987/95.

CAPÍTULO III – Bens da Concessão

Bens que integram a Concessão

3.3 - Termo de Cessão de Bens do Lote Rodoviário. Como sugerido relativamente à Minuta de Edital, a ANTT deveria ser interveniente nesse Termo, tendo em vista a importância que tem para o desenvolvimento da Concessão.

3.20 – Cessão, Oneração e Alienação de Bens. Parece ter havido algum equívoco material na redação desse item. Para que a redação seja compatível com o título, deve ser inserida a expressão “bens da” antes da palavra “Concessão”.

CAPÍTULO IV – RISCOS DA CONCESSIONÁRIA

Risco Geral de Tráfego

4.2 – Como sugerido relativamente à Minuta de Edital, na parte final desse item deveria se acrescentar; “... rodovias, salvo a abertura de acessos não previstos, sem a concordância da Concessionária”.

CAPÍTULO VI – CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

Reajuste da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO

6.31 – Cálculo do Reajuste. Pela singeleza da verificação de sua correção, o prazo para tanto deveria ser estabelecido em cinco dias úteis, dando mais segurança aos Licitantes na formulação de suas propostas.

6.32 – Autorização do Reajuste. Por se tratar de uma regra contratual e se basear em um índice, não deveria ser necessária Resolução da ANTT publicada no Diário Oficial, basta que o reajuste seja objeto de homologação e divulgação pela Concessionária aos usuários, com a devida antecedência.

CAPÍTULO VIII – FONTES DE RECEITA

Autorização e Controle dos Acessos às Rodovias

7.16 – Participação da Concessionária. Deveria ficar expresso que se o acesso for autorizado sem a concordância da Concessionária, e a sua implantação provocar alteração no tráfego projetado, a Concessionária poderá pleitear o reequilÍbrio econômico-financeiro do Contrato, tendo em vista a disposição do item 7.18.

Praças Auxiliares

7.27 – Proibição em pontos de entroncamento com outras rodovias federais ou estaduais. Como já comentado no item correspondente da Minuta do Edital, deveria ser esclarecida a razão técnica dessa vedação.

7.28 e 7.30 (repetição) – Início de operação simultânea com as demais Praças. Deveria ser esclarecida a razão dessa condição. Pode ser mais conveniente aguardar o desenvolvimento da Concessão para que sejam implantadas, e permitido seu deslocamento, obedecidas as regras estabelecidas.

Pesagem

7.36 – Auto de Infração. Deve ficar expressa a obrigação da ANTT de manter servidor ininterruptamente junto às balanças, para a autuação dos infratores, de modo a se ter efetivo controle de peso na rodovia para preservar o seu pavimento da deterioração prematura e evitar danos às obras-de-arte.

CAPÍTULO VIII – DA VERBA DE FISCALIZAÇÃO

Do aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal

8.5 – Convênio com o DPRF. A ANTT deveria ser interveniente no convênio, considerando as suas responsabilidades quanto à atuação dos demais órgãos públicos que têm atividade relevante para a operação e exploração do Lote Rodoviário.

8.7 –Aplicação dos bens cedidos à Polícia Rodoviária Federal. Na listagem desse item, deveria se especificar expressamente que o apoio no controle de peso de veículos deve ser prestado ininterruptamente, ou seja, 24 horas por dia, nos 7 dias da semana, de modo a que seja efetivo e atenda os objetivos de preservar o pavimento contra o desgaste prematuro e evitar danos às obras-de-arte. Além dos pontos relativos às obrigações legais da ANTT, contemplados expressamente nesse item, deveriam ser acrescentados à listagem outros, que são fundamentais para a boa operação da rodovia, como:

- Fiscalização de transporte de produtos e cargas perigosas;
- Fiscalização do estado dos veículos;
- Fiscalização dos motoristas, especialmente do excesso de velocidade;
- Segurança pública na rodovia, para prevenir assaltos, invasões, obstruções da via, repressão a vendedores ambulantes e ocupações ilegais;
- Apoio para coibir a infração de evasão ao pagamento do pedágio.

Devem ser suprimidos os pontos que não estejam relacionados à exploração da rodovia, ou seja, os mencionados nas letras d e e, para que o uso desses bens cedidos pela Concessionária não configure desvio de finalidade. Para o apoio da PRF à ANTT nessas duas atividades, deveria ser celebrado convênio específico, sem a participação da Concessionária.
Pode, também, constituir desvio de finalidade a utilização dos bens cedidos pela Concessionária fora do Lote Rodoviário respectivo, salvo situações de emergência comprovada.

CAPÍTULO XI – DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Direitos e Obrigações dos Usuários

11.1, letra a – Isenções. Tendo em vista que as isenções ao pagamento do pedágio limitam-se aos veículos que “integrem o patrimônio” das pessoas jurídicas de direito público e os que estejam a serviço da ANTT e Concessionária, a menção a isenções nesse item pode dar margem a expectativas e exigências indevidas. Sugere-se, portanto, a supressão da parte final desse item.

Direitos e Obrigações do Poder Concedente

11.2 – Obrigações da ANTT. Para evitar dúvidas, deveriam ser incluídas, também, as obrigações da ANTT previstas em lei, como o controle do excesso de peso dos veículos, e outras listadas no item 8.7.

Direitos e Obrigações das Concessionárias

11.3, letra h - Instituição de servidões administrativas. A expressão “instituir” servidões administrativas deveria ser suprimida, tendo em vista que a Concessionária não tem competência legal para tanto. Com relação à instituição de servidões, cabe à Concessionária a adoção das mesmas medidas relativas à desapropriação, qual seja, a de promoção da ação ou acordo, para sua concretização, além de fornecer os dados necessários para elaboração do correspondente decreto de utilidade pública.

11.4, letras a e b – Fluidez e restabelecimento do tráfego. Deve ficar expressa a necessidade de apoio dos órgãos públicos para a efetividade das providências da Concessionária, especialmente da Polícia Rodoviária Federal.

11.4, letra l – Medidas das Autoridades de Trânsito. Deve ser explicitado que essas medidas devem ser comunicadas à Concessionária por intermédio da ANTT, de modo que essa possa

avaliar a razoabilidade e conseqüências das medidas antes de a Concessionária ser obrigada a implementá-las.

11.5, letra a – Exigência de retirada de pessoal pela ANTT. À Agência não cabe exigir o desligamento de funcionários ou pessoas que estejam a serviço da Concessionária, tendo em vista o estabelecido no art. 25 e art. 31, Parágrafo único, da Lei 8.987/95. A ANTT deve controlar a prestação adequada dos serviços pela Concessionária (controle de fim), abstendo-se de se ingerir em seus assuntos internos (controle de meio, incompatível com o regime de concessão). Eventuais reclamações sobre o comportamento das pessoas a serviço da Concessionária devem ser dirigidas a ela, para que tome as providências que considerar cabíveis.

11.5, letra e – Ocupação da faixa de domínio e area non aedificandi. Deve ficar claro que as concessionárias devem adotar todas as medidas "cabíveis" para evitar e sanar uso ou ocupação não autorizada desses bens. A redação desse item, sem a inclusão sugerida, pode dar margem a exigências indevidas.

11.6 – Danos ocorridos na Rodovia. Esse item estabelece obrigação mais extensa para Concessionária do que a decorrente do art. 37, §6º da Constituição Federal, o qual, lembre-se, atribuiu às concessionárias de serviços públicos obrigação semelhante, inclusive na extensão, a que se aplica ao Poder Público quando presta diretamente esses serviços. A jurisprudência mais recente do Supremo Tribunal Federal vem se inclinando no sentido de só aplicar a responsabilidade objetiva para os atos comissivos do Estado e das concessionárias. Mesmo para aqueles que defendem a aplicação da responsabilidade objetiva para todos os atos do Estado e das concessionárias, é pacífica a inaplicabilidade da teoria do risco integral, consubstanciada na redação desse item. A Concessionária deve adotar as medidas especificadas no contrato para evitar a ocorrência de danos aos usuários, tal como a inspeção de tráfego, remoção de objetos que obstruam o tráfego, etc., mas não pode ser responsável por todos os danos causados na rodovia, como assaltos, por exemplo, sob pena de inviabilização do negócio. Propõe-se, portanto, a supressão desse item.

11.23 – Regulamentações da ANTT. A fim de evitar dúvidas e insegurança na elaboração dos projetos pelos Licitantes, a parte final desse dispositivo, "assim como suas eventuais alterações", deve ser suprimida, e reproduzida a redação dos itens 5.103 e 5.104 da Minuta do Edital, compatível com os princípios que regem um contrato de concessão de serviço público.

CAPÍTULO XII – RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA

Responsabilidades da Concessionária perante a ANTT

12. 3 – Danos causados a usuários ou a terceiros. Pelos motivos expostos nos comentários ao item 11.6, propõe-se a supressão da palavra "quaisquer", no que se refere aos prejuízos causados aos usuários e terceiros, ante à inaplicabilidade da teoria do risco integral ao caso.

Estatuto Social da Concessionária

12.11 a 12.21 e 12.27 a 12.29. Esses itens devem ser suprimidos pois tratam de atos que já estarão consumados quando da assinatura do Contrato. Para poder assinar o Contrato, a Concessionária já deverá estar constituída e o seu Estatuto Social registrado na Junta Comercial competente, como se pode verificar pelo cronograma da licitação. São disposições que, se for o caso, deveriam estar no Edital de Licitação.

CAPÍTULO XIII – DAS INEXECUÇÕES CONTRATUAIS E APLICAÇÃO DE PENALIDADES

Inexecução do Contrato

13.3, letras a e b – Força Maior e Caso Fortuito. Tanto na definição de força maior quanto de caso fortuito deveria ser adotado o conceito estabelecido no Parágrafo único do art. 393 do Código Civil, que não exige a imprevisibilidade para sua caracterização.

Processo Administrativo de Aplicação de Penalidades

13.18 – Aplicação da Lei de Processo Administrativo. Ao final desse dispositivo deve ser inserida a seguinte expressão: "...ANTT e na Lei 9.784/99", para não parecer que se pretende afastar a aplicação da Lei Geral que rege a matéria.

Recursos

13.19. Da forma como redigido esse item, parece que não cabe recurso dos atos administrativos sujeitos aos procedimentos administrativos previstos no Contrato. Propõe-se a supressão do item, tendo em vista as disposições da Constituição Federal e da Lei 9.784/99, que já garantem essa possibilidade.

Extinção da Concessão

13.34 – Encampação. Faltou menção à necessidade de lei autorizativa específica como requisito de validade da encampação, expressamente exigida no art. 37 da Lei 8.987/95. Além disso, embora não haja previsão expressa no art. 37, a jurisprudência e doutrina são pacíficas no sentido de que no caso de encampação é devida também indenização pelos lucros cessantes da Concessionária, tendo em vista se tratar de modalidade de extinção contratual sem sua culpa. Por esses motivos, sugere-se a seguinte redação para esse dispositivo: "Considera-se encampação a retomada do serviço pelo Poder Concedente, durante o prazo da Concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica, e após prévio pagamento da indenização devida." .

13.48. Interrupção dos serviços prestados pela Concessionária. Propõe-se a supressão da palavra sentença, tendo em vista que o Parágrafo Único do art. 39 da Lei 8.987/95 fala em "decisão" transitada em julgado, que não necessariamente é uma sentença.

Disposições gerais para as obras e serviços

14.14 – Regulamentações da ANTT. Como sugerido em outros pontos, deveria ser suprimida a parte final desse item e reproduzir as disposições dos itens 5.103 e 5.104 da Minuta do Edital, que devem estar também no Contrato, para evitar dúvidas futuras.

Arbitragem

Tendo em vista que, pelo item 1.12 da Minuta de Edital, é aplicável o art. 23-A da Lei 8.987/95, deveria, por conseqüência, ser inserida Cláusula Arbitral, possibilitando o uso da arbitragem como meio de resolução de controvérsias.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22565

Contribuição: Quais os critérios de autorização de atividades comerciais
complementares por parte da ANTT? São os mesmos para dentro e fora da
faixa de dominio?
Tipo: Art. 7.2

ANTT/OUVIDORIA/2006-22573

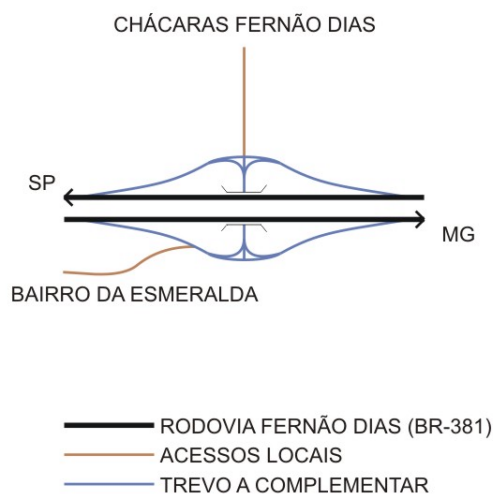
Sugestão: ALÉM DA EXECUÇÃO DOS PEDIDOS ANTERIORES JÁ ANEXADOS, CONSTITUÍDOS DE EXECUÇÃO DE TREVOS COMPLETOS (KM. 25, 19 E 16), REESTUDO E

EXECUÇÃO DE NOVO TREVO PRINCIPAL (KM. 22), RECAPEAMENTO, SINALIZAÇÃO E CONTENÇÃO DE EROSÕES (KM. 16,5 E 17), PLEITEIA-SE A CONSTRUÇÃO DE 20 KM. DE PISTAS DUPLAS MARGINAIS AO LONGO DA DIVISA DO MUNICÍPIO ATÉ O TREVO DO KM. 16.

Justificativa: EM VIRTUDE DE DEFINIÇÃO EM PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO, DE ÁREAS INDUSTRIAIS E DE SERVIÇOS AO LONGO DESTA FAIXA.
==
Anexo
==
OBRAS A SEREM IMPLANTADAS NA RODOVIA FERNÃO DIAS

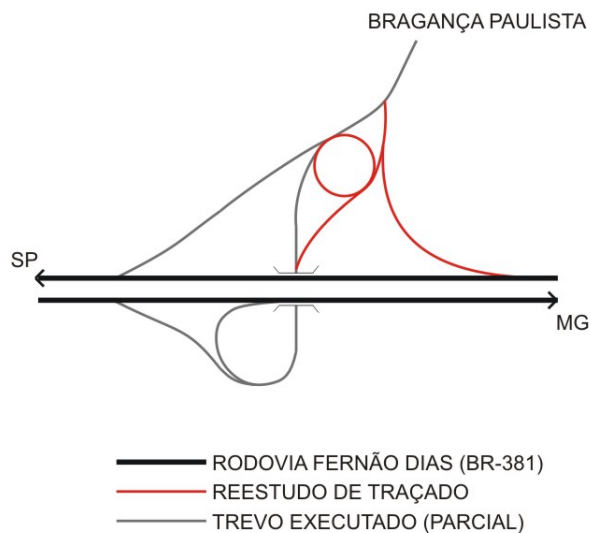
INTERVENÇÃO 1 “Trevo Esmeralda”

Término do trevo de retorno da Rodovia Fernão Dias, na altura dos Bairros da Esmeralda e Chácaras Fernão Dias (km 25):
· Recapeamento asfáltico das alças existentes;
· Execução de pavimento asfáltico sob o viaduto existente;
· Drenagem superficial de toda área do trevo;
· Complementação de grama em taludes, bem como hidrossemeadura onde se fizer necessário;
· Implementar toda sinalização necessária;

TRECHO 1

OBRAS A SEREM IMPLANTADAS NA RODOVIA FERNÃO DIAS

INTERVENÇÃO 2 “Trevo Bragança”

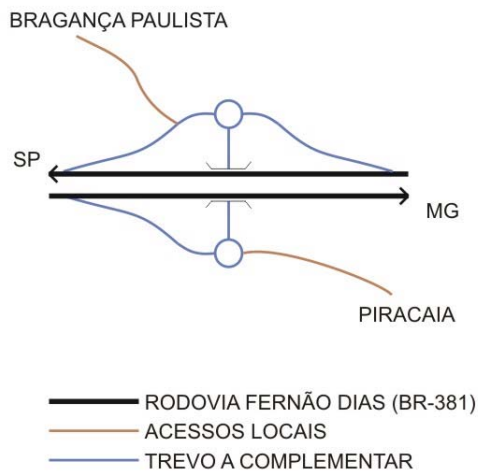
Término do trevo principal de acesso à Bragança Paulista (km 22):
· Término dos trabalhos iniciados para preservação dos taludes;
· Reestudo de traçado da alça de entrada para Bragança (sentido MG-SP), pois a mesma entra em conflito com veículos que acessam a Variante Farmacêutico Francisco de Toledo Leme pela alça do sentido SP-MG (ver proposta em anexo);
· Implementar toda sinalização necessária;

TRECHO 2

OBRAS A SEREM IMPLANTADAS NA RODOVIA FERNÃO DIAS

INTERVENÇÃO 3 “Trevo Piracaia”

Término do trevo de acesso às cidades de Piracaia e Joanópolis, Bairros da Penha (acesso alternativo à Bragança Paulista), Água Comprida e Morro Grande e Represa do Jaguari e (km 19):

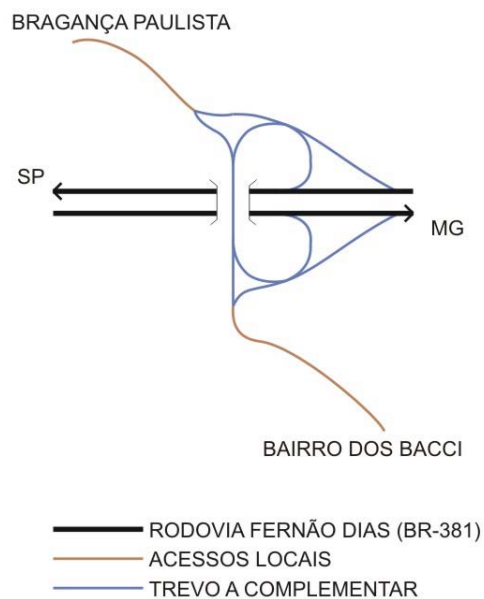
- Execução de pavimento asfáltico em todo o trevo;
- Obras de drenagem nas áreas alagadiças;
- Drenagem superficial de toda área do trevo;
- Obras de estabilização e contenção de erosão nos taludes executados, devido ao abandono das obras;
- Complementação de grama em taludes, bem como hidrossemeadura onde se fizer necessário;
- Implementar toda sinalização necessária;

TRECHO 3

OBRAS A SEREM IMPLANTADAS NA RODOVIA FERNÃO DIAS

INTERVENÇÃO 4 “Trevo Bacci”

Término do trevo de acesso aos Bairros Morro Grande da Boa Vista (acesso alternativo à Bragança Paulista) e dos Bacci (km 16):

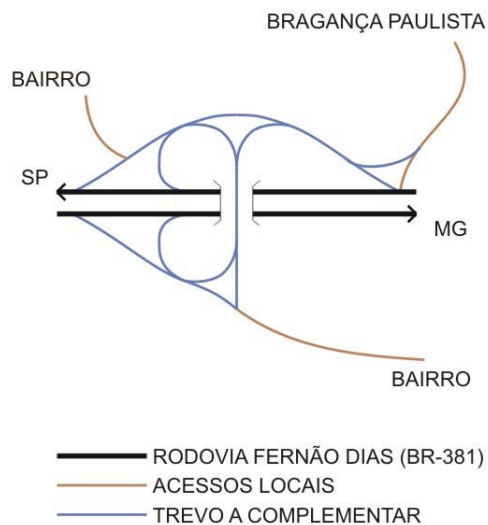
· Execução de pavimento asfáltico em todo o trevo;
· Drenagem superficial de toda área do trevo;
· Obras de estabilização e contenção de erosão nos taludes executados, devido ao abandono das obras;
· Complementação de grama em taludes, bem como hidrossemeadura onde se fizer necessário;
· Implementar toda sinalização necessária;

TRECHO 4

OBRAS A SEREM IMPLANTADAS NA RODOVIA FERNÃO DIAS

INTERVENÇÃO 5 “Trevo Guaripocaba II”

Término do trevo de acesso ao Bairro do Guaripocaba, retorno à cidade de Vargem, acesso alternativo à Bragança Paulista (km 12):

- Execução de pavimento asfáltico em todo o trevo;
- Drenagem superficial de toda área do trevo;
- Obras de estabilização e contenção de erosão nos taludes executados, devido ao abandono das obras;
- Complementação de grama em taludes, bem como hidrossemeadura onde se fizer necessário;
- Implementar toda sinalização necessária;

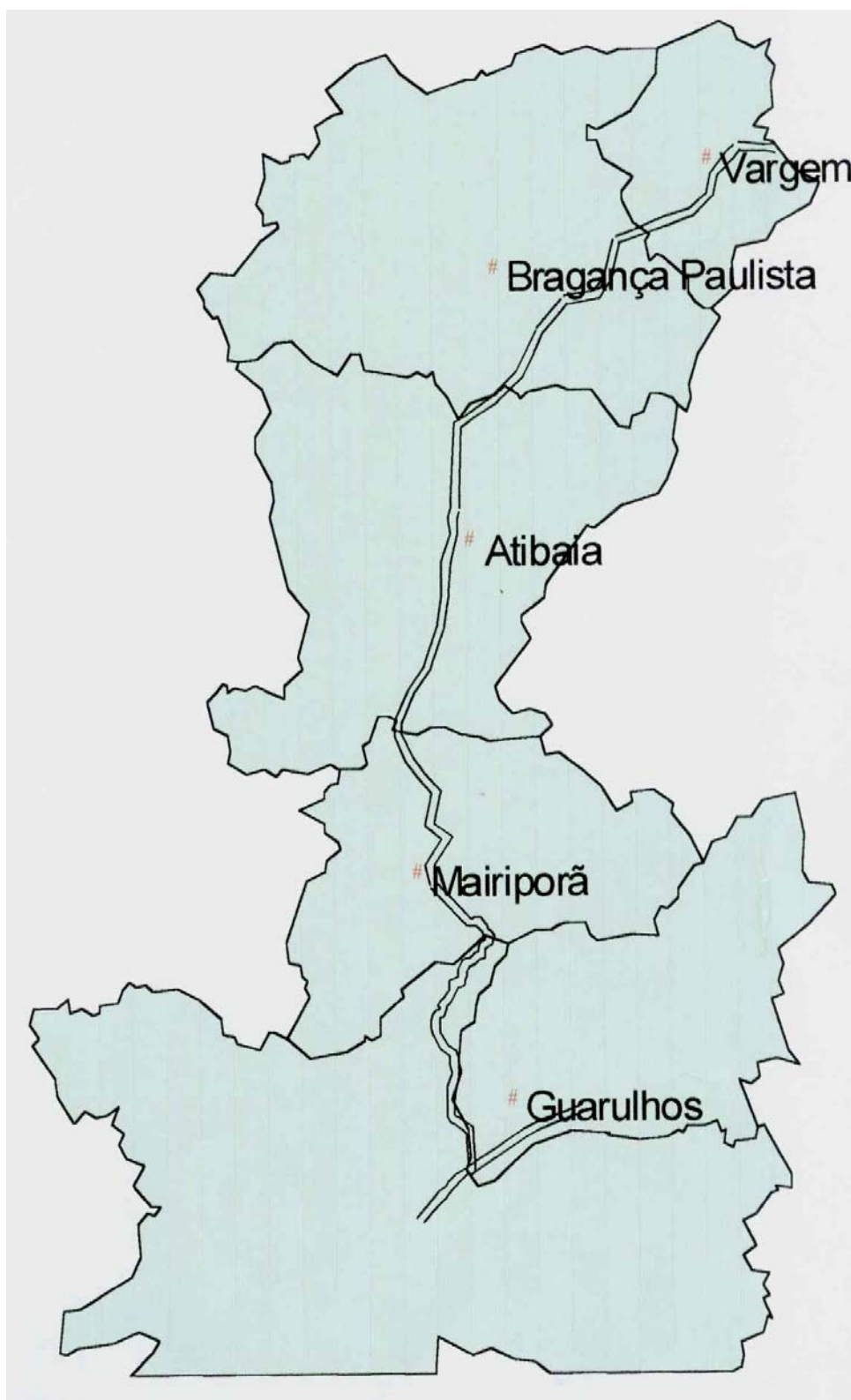
TRECHO 5

OBRAS A SEREM IMPLANTADAS NA RODOVIA FERNÃO DIAS

INTERVENÇÕES GERAIS

Além das obras acima citadas, reforçamos ainda outras necessidades:

· Recapeamento asfáltico de todo trecho da Rodovia que passa pelo município;
· Melhoria da sinalização vertical e horizontal do referido trecho;
· Contenção de erosão no km. 16,5 (aclive – sentido SP-MG), pois há queda de barreira constante neste trecho;
· Contenção de erosão no km. 17 (declive – sentido MG-SP), pois já há neste trecho, indícios de afundamento da pista de rolagem.

ANEXO 1

Proposta de nova rotatória no trevo de acesso à Bragança Paulista (Saída 22)

BR 381 – Rodovia Fernão Dias – Municípios do Estado de São Paulo

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * * * E EU * * * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22586

Contribuição: ALÉM DA EXECUÇÃO DOS PEDIDOS ANTERIORES JÁ ANEXADOS, CONSTITUÍDOS DE EXECUÇÃO DE TREVOS COMPLETOS (KM. 25, 19 E 16), REESTUDO E EXECUÇÃO DE NOVO TREVO PRINCIPAL (KM. 22), RECAPEAMENTO, SINALIZAÇÃO E CONTENÇÃO DE EROSÕES (KM. 16,5 E 17), PLEITEIA-SE A CONSTRUÇÃO DE 20 KM. DE PISTAS DUPLAS MARGINAIS AO LONGO DA DIVISA DO MUNICÍPIO ATÉ O TREVO DO KM. 16.
Tipo: CAPÍTULO II
Justificativa: EM VIRTUDE DE DEFINIÇÃO EM PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO, DE ÁREAS INDUSTRIAIS E DE SERVIÇOS AO LONGO DESTA FAIXA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22587

Contribuição: As revisões estraordinarias ou quinquenais podem ter impacto na TBPe no trafego.Poderia alterar o prazo de concessão para alcançar o equilibrio contratual.
Tipo: Art. 6.36a 6.45

ANTT/OUVIDORIA/2006-22589

Contribuição: Será revisada a TBP em caso de "compiting facilities" que afetasse o tráfego pedagiado?
Tipo: Art. 6.44

ANTT/OUVIDORIA/2006-22590

Contribuição: SERÁ POSSIVEL CONFIRMAR QUE AS RECEITAS A QUE PODE OPTAR O CONCESSIONÁRIO SE AJUSTARÃO SEMPRE AO PRESCRITO NO Art.7.6?
Tipo: Art. 7.2

ANTT/OUVIDORIA/2006-22592

Contribuição: Será considerado indicador TIR da proposta comercialpara analisar a manutenção do equilibrio contratual nas revisões ordinarias e extraordinárias da TBP?
Tipo: Art. 6.44

ANTT/OUVIDORIA/2006-22603

Contribuição: Se a revisão da TBP for insuficiente para assegurar o reequilibrio contratual será possivel complementar a revisão da TBP com outro mecanismo?

Tipo: Art. 6.42a6.45

ANTT/OUVIDORIA/2006-22604

Contribuição: Atividades fora da faixa de domínio a Concessionária terá direito a 100% das receitas obtidas?
Tipo: Art. 7.2

ANTT/OUVIDORIA/2006-22619

Contribuição: Entendemos que as modificações que poderão ser introduzidas pela ANTT deviam limitar-se de modo a evitar variações significativas da TBP com impacto na proposta comercial.
Tipo: Art. 6.40

ANTT/OUVIDORIA/2006-22620

Sugestão: Envio anexo sugestões relativas à minuta de contrato.
==
Anexo
==
Quadro geral de sugestões
Minuta de concessão

São Paulo, 03 de março de 2006

Redação da minuta do Contrato de Concessão	Redação proposta	Comentários
1.1 Para os fins previstos neste Contrato e nos seus Anexos, considera-se: (...) III **CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO PRECEDIDA DA EXECUÇÃO DE OBRA PÚBLICA**: a construção total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, outorgada pelo Poder Concedente, compreendendo recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração do Lote Rodoviário, por prazo	1.1 Para os fins previstos neste Contrato e nos seus Anexos, considera-se: (...) III **CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO PRECEDIDA DA EXECUÇÃO DE OBRA PÚBLICA**: a construção total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, outorgada pelo Poder Concedente, compreendendo recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração do Lote Rodoviário, **mediante**	**Sugerimos explicitar que a exploração do Lote Rodoviário se fará mediante a cobrança de pedágio pela Concessionária.**

determinado;	**pedágio**, por prazo determinado;	
IV **CONCESSIONÁRIA**: Sociedade de Propósito Específico, criada pela LICITANTE vencedora, com a qual será celebrado o Contrato DE Concessão, tendo por objeto social específico a execução da Concessão, ou seja, a Concessionária;	IV **CONCESSIONÁRIA**: Sociedade de Propósito Específico, criada pela LICITANTE vencedora, com a qual será celebrado o Contrato ~~DE~~ **de** Concessão, tendo por objeto social específico a ~~execução~~ **exploração** da Concessão~~, ou seja, a Concessionária~~;	Sugerimos a alteração para adequar o item à definição constante do edital (item 1.8, XI).
VII – Licitante vencedora: licitante que propôs, de forma exeqüível, o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio e o maior Valor de Outorga para o Lote Rodoviário em questão;	VII – Licitante vencedora: licitante que propôs, de forma exeqüível, o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio e o maior Valor de Outorga para o Lote Rodoviário em questão**, tendo sido considerada habilitada e classificada a sua Proposta Comercial**.	Entendemos que a licitante vencedora deve ser definida como aquela licitante cuja proposta comercial foi classificada após decorridas as três fases do leilão e que foi considerada habilitada após a análise de sua documentação.
XIII **VALOR DA OUTORGA:** **v**alor ofertado pela Licitante vencedora ao Poder Concedente;	XIII **VALOR DA OUTORGA:** **v**alor ofertado pela Licitante vencedora **para pagamento** ao Poder Concedente;	
1.7 As divergências acerca da aplicação de cláusulas contratuais que, porventura, não puderem ser sanadas por recurso às regras gerais de interpretação, se resolverão de acordo com os seguintes critérios, nessa ordem: (...) b) atender-se-á, em segundo lugar, as regras que estabelecem		Solicitamos que seja incluído e indicado o Capítulo do Contrato que trata do regime jurídico da Concessão.

o regime jurídico da Concessão, constantes do Capítulo _________deste Contrato:		
1.10 No caso de supressão unilateral de obras e serviços, se a Concessionária já houver adquirido os materiais e não tiver uso para os mesmos, estes deverão ser indenizados pelos custos de aquisição, devidamente comprovados, tornando-se a ANTT proprietária dos referidos bens.	1.10 No caso de supressão unilateral de obras e serviços, se a Concessionária já houver adquirido os materiais e não tiver uso para os mesmos, estes deverão ser indenizados **pela ANTT** pelos custos de aquisição, devidamente comprovados, tornando-se a ~~ANTT~~ **Agência a** proprietária dos referidos bens.	Sugerimos a modificação para que fique claro quem indenizará os custos de aquisição dos bens mencionados no item 1.10.
2.4 Os objetivos e metas da Concessão são os previstos no Edital e seus anexos e devem ser alcançados, sem prejuízo de outras disposições, mediante o integral cumprimento do Programa de Exploração da Rodovia -PER.		Solicitamos esclarecimento sobre quais seriam essas outras disposições, seriam normativos da ANTT ou a lei?
3.3 A Concessionária e o DNIT formalizarão, no prazo de trinta dias a contar da publicação do extrato do Contrato Concessão no D.O.U., o Termo de Cessão de Bens do Lote Rodoviário, que conterá relação dos bens que integrarão a Concessão e que fará parte integrante desse Contrato.		Solicitamos que seja esclarecido se tal relação será disponibilizada no “data room”.
3.17 Na extinção da Concessão será efetuada vistoria dos bens que integram a Concessão e lavrado um "Termo de Devolução e Reversão dos Bens" com indicação detalhada		Solicitamos que seja esclarecido quem fará a vistoria dos bens.

de seu estado de conservação.		
Risco Geral de Tráfego 4.2. A Concessionária assumirá, integralmente e para todos os efeitos, o risco de tráfego inerente à exploração do Lote Rodoviário, neste se incluindo o risco de redução do volume de tráfego, inclusive em decorrência da transferência de trânsito para outras Rodovias existentes. 4.3. A assunção do risco de alteração do tráfego no Lote Rodoviário constitui condição inerente ao regime jurídico da Concessão a ser outorgada, não se admitindo, caso venha a ocorrer alteração quanto ao volume de tráfego projetado pela Concessionária quando da apresentação de sua Proposta, qualquer alteração de seus encargos, ou ainda, revisão do inicial equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato.	4.2. A Concessionária assumirá, ~~integralmente e para todos os efeitos~~, o risco de tráfego inerente à exploração do Lote Rodoviário~~, neste se incluindo o risco de redução do volume de tráfego, inclusive em decorrência da transferência de trânsito para outras Rodovias existentes~~, **mantidas as condições existentes na data da Outorga da Concessão.** 4.3. A assunção do risco de alteração do tráfego no Lote Rodoviário constitui condição inerente ao regime jurídico da Concessão a ser outorgada, ~~não~~ se admitindo, caso venha a ocorrer alteração quanto ao volume de tráfego projetado pela Concessionária quando da apresentação de sua Proposta, qualquer alteração de seus encargos, ou ainda, revisão do inicial equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato.	A adaptação deste item é necessária para esclarecer que a Concessionária apenas deve assumir os riscos inerentes à Concessão nas condições atuais, que embasaram os estudos econômicos refletidos na tarifa proposta.
5.3. A Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada nas seguintes hipóteses:		As hipóteses mencionadas no item 5.3 do Contrato de Concessão diferem daquelas constantes do Edital de Licitação (item 3.26). Assim, solicitamos que seja definida a regra prevalecerá, de forma que conste tratamento uniforme no Edital e no Contrato de Concessão.
5.11. Pelo descumprimento da	1. 5.11. Pelo	Sugerimos a redação ao

obrigação de contratar ou manter atualizadas as apólices de seguros, a ANTT aplicará multa diária, conforme regulamentação, até apresentação das referidas apólices ou do respectivo endosso.	descumprimento da obrigação de contratar ou manter atualizadas as apólices de seguros, a ANTT aplicará multa diária, conforme regulamentação **da ANTT**, até apresentação das referidas apólices ou do respectivo endosso.	lado para constar a origem da regulamentação a ser aplicada, conforme expresso no Edital de Licitação, item 5.56.
6.5. Sempre que atendidas as condições do Contrato de Concessão, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.	6.5. ~~Sempre que atendidas as condições do Contrato de Concessão,~~ Considera-se mantido ~~seu~~ **o** equilíbrio econômico-financeiro da Concessão **quando, além de mantidas as condições do Contrato de Concessão, forem considerados os impactos advindos de fatos supervenientes que possam afetar a tarifa inicialmente ofertada.**	Sugerimos alteração desta disposição a fim de preservar o que foi inicialmente pactuado diante de situações de efetivo reflexo na tarifa original.
6.9. No caso de o resultado da vistoria ser favorável, o Diretor-Geral da ANTT expedirá Resolução de autorização para o início da cobrança do pedágio.	6.9. No caso de o resultado da vistoria ser favorável, o Diretor-Geral da ANTT expedirá Resolução de autorização para o início da cobrança do pedágio **no prazo de 05 dias úteis corridos contados da lavratura do "Termo de Vistoria"**. Atrasos na expedição da Resolução de autorização e início da cobrança do pedágio resultarão em reequilíbrio econômico financeiro	Sugerimos que se especifique o prazo para a expedição da Resolução para a cobrança do pedágio pela a ANTT, garantindo-se, assim, mais segurança à Concessionária em relação ao momento em que poderá iniciar a cobrança.
6.36. A Tarifa Básica de		Sugerimos que sejam

Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos: a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação das Proposta Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;		previstos expressamente os diplomas legais que fundamentam a tributação existente na época da outorga da concessão, de modo a preservar as bases para futuras revisões visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. A disposição está de acordo com o que estabelece o art. 9º, § 2º, da Lei 8.987/1995.
6.41. Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio realizada em caráter extraordinário, em decorrência de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária	6.41. Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio~~realizada em caráter extraordinário~~, **para incorporação dos efeitos decorrentes** ~~em decorrência~~ de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos ~~encargos~~ **custos** da Concessionária.	Sugerimos a presente redação para adequá-la ao que consta do Edital de Licitação, item 5.45.
7.6. A Concessionária terá direito à apropriação de 15% (quinze por cento) das receitas alternativas líquidas oriundas da faixa de domínio, a título de: a) 5% (cinco por cento) para ressarcimento de custos pela análise de projetos; e b) 10% (dez por cento) para supervisão e acompanhamento das obras	7.6. A Concessionária terá direito à apropriação de ~~15% (quinze por cento)~~ **85% (oitenta e cinco por cento)** das receitas alternativas líquidas oriundas da faixa de domínio, a título de: a)~~5% (cinco por cento)~~ **28% (vinte e oito por cento)** para ressarcimento de custos pela análise de projetos; e	Entendemos que o reduzido percentual a que tem direito a Concessionária desestimula a exploração de atividades que poderiam geram receitas alternativas e, sobretudo, desvirtua a finalidade da sua exploração.

e instalações.	b) ~~10% (dez por cento)~~**57% (cinqüenta e sete por cento)** para supervisão e acompanhamento das obras e instalações.	Na verdade, o intuito das receitas alternativas é elevar a qualidade dos serviços prestados aos usuários e reduzir as tarifas cobradas, nos termos do art. 11, parágrafo único da Lei n. 8987/1995. Dessa forma, os ganhos econômicos obtidos seriam aproveitados para integrar a equação econômico-financeira. Por isso, sugerimos as alterações nos valores referentes à apropriação das receitas alternativas. Caso se opte pela redação original, solicitamos esclarecimentos a respeito da fundamentação e dos critérios utilizados para a fixação do percentual de 15%. Ademais, solicitamos que seja esclarecido como serão aproveitados os valores não apropriados pela Concessionária.
7.14. É responsabilidade da Concessionária manter a integridade da faixa de domínio da Rodovia, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação da faixa de domínio, se e quando invadida por terceiros.	7.14. É responsabilidade da Concessionária manter a integridade da faixa de domínio da Rodovia, inclusive adotando as providências necessárias a sua desocupação se e quando invadida por terceiros, **exceto as providências relacionadas à segurança pública, de responsabilidade exclusiva do Poder Público**.	O adendo se faz necessário para esclarecer que se encontra fora da competência da Concessionária o exercício do poder de polícia. Observamos que a disposição original do item 7.14 se encontra repetida no item 7.11.

		Sugerimos, então, que a redação ao lado conste apenas da Seção *Desocupação da Faixa de Domínio*.
7.28. As Praças Auxiliares deverão iniciar suas operações simultaneamente com as demais Praças de Pedágio. 7.30. As Praças Auxiliares deverão iniciar suas operações simultaneamente com as demais Praças de Pedágio.		Observamos que a duplicidade de disposição nos itens 7.28 e 7.30.
7.29. Os custos de implantação e operação da Cabine Auxiliar serão de exclusiva responsabilidade da Concessionária, não constando do PER, e a totalidade da receita da Cabine Auxiliar reverterá para a modicidade tarifária.	7.29. Os custos de implantação e operação da ~~Cabine~~ **Praça** Auxiliar serão de exclusiva responsabilidade da Concessionária, não constando do PER, e a totalidade da receita da ~~Cabine~~ **Praça** Auxiliar reverterá para a modicidade tarifária.	• Sugerimos a alteração ao lado, para o regramento uniforme deste encargo eventual da Concessionária, conforme o Edital de Licitação, item 5.100. • No mesmo sentido do comentário referente ao item 7.6 do Contrato de Concessão, entendemos que não há incentivos para a construção de praças auxiliares, visto que toda a receita será revertida para a modicidade tarifária. • Sugerimos que a definição e função da "Praça Auxiliar" sejam incluídas no item sobre as

		definições (1.8). • Pedimos, ainda, esclarecimento sobre: i. quais as regras aplicáveis no caso de saída para municípios limítrofes, principalmente quando se tratar de tarifa de pedágio inferior à cobrada dos usuários que utilizam todo o trecho e, conseqüentemente, pagam toda a tarifa; e ii. qual será o critério para avaliar as propostas das licitantes uma vez que cada uma pode instalar quantas praças auxiliares entender viáveis até o limite máximo de Praças de Pedágio previsto no PER do Lote Rodoviário (item 5.97).
8.3 A verba de fiscalização será corrigida pelo mesmo índice e na mesma data da Tarifa Básica de Pedágio e <u>sobre ela incidirá, para mais ou para menos, percentualmente, as mesmas alterações que vierem a ocorrer na Tarifa Básica de Pedágio</u>.		Observamos que a disposição deste item diverge da encontrada no Edital de Licitação, item 5.79 (*A Verba de Fiscalização será corrigida com o mesmo índice e na mesma data da Tarifa Básica de Pedágio e <u>incidirá,</u>*

		percentualmente, sobre a receita decorrente de eventuais alterações na Tarifa Básica de Pedágio).
10.6. Para os fins previstos neste Contrato fica desde logo estabelecido que as Rodovias que compõem o Lote Rodoviário poderão operar, no máximo, 200 (duzentas) horas por ano com nível de serviço inferior ao "D", conforme definido no Highway Capacity Manual.		Observamos divergência entre o disposto no item 10.6 do Contrato de Concessão e as disposições do item. 5.14 do Edital de Licitação (*Para os fins previstos neste Edital, fica estabelecido que, em todos os seguimentos da Rodovia, não será permitido que a operação ultrapasse o nível de serviço "D", conforme definido no Highway Capacity Manual, em mais de 200 horas por ano, excetuando-se as condições previstas no PER*).
12.5. A Concessionária não será responsável pela restauração de danos ocorridos na(s) Rodovia(s) que compõe(m) o Lote Rodoviário, ocorridos em data anterior à celebração deste Contrato, sendo tais danos caracterizados como interferências imprevistas, salvo quando a restauração dos referidos danos estiver contida no PER, caracterizando encargo da Concessionária.	12.5. A Concessionária não será responsável pela restauração de danos ocorridos na(s) Rodovia(s) que compõe(m) o Lote Rodoviário, ocorridos ~~em data anterior à celebração deste Contrato~~ **até o momento da transferência do controle do Lote Rodoviário**, sendo tais danos caracterizados como interferências imprevistas, salvo quando a restauração dos referidos danos estiver contida no PER, caracterizando encargo da Concessionária.	Entendemos que a Concessionária não deve ser responsável pela restauração dos danos ocorridos no Lote Rodoviário antes do momento em que ocorra a efetiva transferência do controle do lote. Observamos, ainda, que a transferência não ocorre no momento da celebração do Contrato, mas quando da publicação do extrato do Contrato no D.O.U. (item 11.30). Por isso, sugerimos a redação ao lado para o item 12.5.

12.11. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... e) vede a aquisição e incorporação de pessoa jurídica;	12.11. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... e) ~~vede~~ **submeta à aprovação prévia da ANTT** a aquisição e incorporação de pessoa jurídica;	Neste caso, entendemos que a proibição de aquisições e incorporações de pessoa jurídica restringe por demais a atuação da Concessionária. Por isso, sugerimos que essas modificações societárias sejam permitidas sob a condição de serem aprovadas pela ANTT.
12.11. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... submeta à prévia autorização da ANTT a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou com instituições financeiras no Brasil ou no exterior;	12.11. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... ~~submeta à prévia autorização da ANTT a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou com instituições financeiras no Brasil ou no exterior;~~	Sugerimos a exclusão deste subitem, pois entendemos que a necessidade de autorização prévia para a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou instituições financeiras pode prejudicar ou até impedir a realização de determinadas operações, tendo em vista que muitas vezes as contratações precisam ocorrer de forma célere para a sua perfeita concretização. A autorização certamente seria precedida de análise de documentos por mais de uma unidade técnica da ANTT, o que tomaria tempo e poderia inviabilizar a contratação. Alternativamente, sugerimos a ratificação posterior da contratação pela ANTT e/ou o estabelecimento de

		montante acima do qual a operação financeira deva ser autorizada previamente.
12.11. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... vede a realização de operação de fusão, associação, incorporação ou cisão; e	12.11. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que: ... ~~vede~~ **submeta à aprovação prévia da ANTT** a realização de operação de fusão, associação, incorporação ou cisão; e	Neste caso, entendemos que a proibição de fusões, cisões, incorporações e associações engessa por demais a atuação da Concessionária. Por isso, entendemos que essas modificações societárias sejam permitidas sob a condição de serem aprovadas pela ANTT.
12.13. A titularidade do controle efetivo da Concessionária deve ser exercida, em caráter permanente e durante todo o prazo da Concessão, exclusivamente pela _________________, Licitante vencedora do Leilão, do qual se originou este Contrato.		Solicitamos que seja esclarecida a disposição do item 12.13 frente ao estabelecido nos itens 3.33 e 3.34 do Edital de Licitação, que dispõem: *“3.33. A titularidade do controle societário da Concessionária deverá ser exercida pela Licitante vencedora da Licitação, sendo vedada sua transferência a terceiros antes de decorrido o prazo previsto no item 3.34, sob pena de caducidade da Concessão, conforme o disposto na Lei nº 8.987, de 1995, e na Lei nº 10.233, de 2001”.* *“3.34. É permitida a transferência do controle societário e da titularidade da Outorga de Concessão, após transcorrido o prazo de*

		dois anos previsto no item 3.3 alínea "b)" e preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos técnicos, econômicos, jurídicos e fiscais estabelecidos nas normas legais vigentes, condicionada à prévia autorização pela ANTT, conforme disposto na Lei nº 10.233, de 2001".
12.15. O capital inicial subscrito e integralizado da Concessionária é de R$ ____ (________ reais), correspondente, nesta data, a 20% (vinte por cento) do valor dos investimentos que a Concessionária irá realizar na RODOVIA neste primeiro exercício financeiro do Contrato.	12.15 O capital ~~inicial~~ **social** subscrito e integralizado da Concessionária é de R$ ____ (________ reais), correspondente, nesta data, a ~~20% (vinte por cento)~~ **pelo menos 10% (dez por cento)** do valor dos investimentos que a Concessionária irá realizar na RODOVIA neste primeiro exercício financeiro do Contrato.	Entendemos que 10% seria a porcentagem adequada.
12.16. O capital social subscrito e integralizado da Concessionária deverá corresponder, em 30 de abril de cada ano, a pelo menos ___% (____ por cento) do total dos investimentos realizados pela Concessionária nos anos anteriores até a extinção da Concessão.		Observamos divergência entre o disposto no item 12.15 do Contrato e no item 3.8 do Edital, que prevê: *"3.8. Os valores que servirão de referência para a determinação do capital social da Concessionária, na data de 30 de abril de cada ano ao longo da Concessão, deverão corresponder a pelo menos ______% do montante dos investimentos realizados*

		pela Concessionária nos anos anteriores, conforme definidos no PER".
12.24. As ações ordinárias nominativas poderão ser transferidas, desde que não seja alterada a titularidade do controle do capital votante da Concessionária.		Solicitamos que seja esclarecida a disposição do item 12.13 frente ao estabelecido nos itens 3.3, "b", 3.33 e 3.34 do Edital de Licitação, que dispõem: *"3.3. O estatuto social da Concessionária deverá contemplar cláusula que:* *b) vede alteração da composição do seu controle acionário até dois anos após a assinatura do Contrato de Concessão;"* *"3.33. A titularidade do controle societário da Concessionária deverá ser exercida pela Licitante vencedora da Licitação, sendo vedada sua transferência a terceiros antes de decorrido o prazo previsto no item 3.34, sob pena de caducidade da Concessão, conforme o disposto na Lei nº 8.987, de 1995, e na Lei nº 10.233, de 2001".* *3.34. É permitida a transferência do controle societário e da titularidade da Outorga de Concessão, após transcorrido o prazo de dois anos previsto no item 3.3 alínea "b)" e preservando-se seu objeto e as condições*

		contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos técnicos, econômicos, jurídicos e fiscais estabelecidos nas normas legais vigentes, condicionada à prévia autorização pela ANTT, conforme disposto na Lei n° 10.233, de 2001".
13.8. O atraso injustificado no cumprimento dos prazos fixados nos cronogramas de execução de obras e serviços constantes do PER sujeitará a Concessionária à multa moratória, por dia de atraso.	13.8. O atraso injustificado no cumprimento dos prazos fixados nos cronogramas de execução de obras e serviços constantes do PER **por razões exclusivamente imputáveis à Concessionária** sujeitará a Concessionária à multa moratória, por dia de atraso.	Entendemos que a Concessionária só poderá ser responsabilizada pelo atraso no cumprimento do cronograma quando o atraso decorrer de atos ou omissões de sua parte. Se os atrasos decorrerem de fatos alheios ao controle ou conhecimento da Concessionária, os responsáveis deverão arcar com os prejuízos causados pelo atraso. Além disso, é preciso que esteja claro que atrasos provenientes de casos fortuitos ou força maior não ensejarão a aplicação de penalidade (multa moratória) à Concessionária.
13.13. Serão aplicadas, também, multas moratórias, nas situações abaixo descritas e nos valores fixados: c) a permanência de buracos (panelas) nas faixas de		Observamos divergência entre o disposto no item 13.13, "c" do Contrato e no item 6.9, "c" do Edital, onde consta que a

rolamento e nos acostamentos, após 24 (vinte e quatro) horas contadas da verificação pela Concessionária ou da notificação expedida pela fiscalização, ensejará aplicação de multa diária equivalente a 5 (cinco) URT's por buraco detectado, até a correção da irregularidade;		penalidade será aplicada também durante os Trabalhos Iniciais. Notamos que nos itens que tratam dos Trabalhos Iniciais no Contrato (14.15 a 14.18) não há menção à penalidade pela permanência de buracos durante aquele período.
13.13. Serão aplicadas, também, multas moratórias, nas situações abaixo descritas e nos valores fixados: a existência de trincamentos nas faixas de rolamento e nos acostamentos, que apresentem valores superiores aos máximos admissíveis, conforme determinado no PER, tornará a Concessionária passível de multa diária equivalente a 5 (cinco) URT's por quilômetro ou fração com trincamentos, até correção da irregularidade; a pena será aplicada nos casos em que tais trincamentos excedam os valores máximos admissíveis e		Observamos divergência entre o disposto no item 13.13, "d" do Contrato e no item 6.9, "d" do Edital, onde consta fissura ao invés de trincamento.
13.18. O processo administrativo de aplicação de penalidades observará o disposto na resolução específica da ANTT.	13.18. O processo administrativo de aplicação de penalidades observará o disposto na resolução ~~específica~~ da ANTT **n. 422 de 17 de fevereiro de 2004, alterada pela Resolução n. 847, de 12 de janeiro de 2005** .	Sugerimos que seja indicado o número da resolução da ANTT que cuida do procedimento administrativo para aplicação de penalidades.
7.37. As importâncias		Observamos a

pecuniárias resultantes da aplicação de multas reverterão à ANTT.		necessidade de retificação da numeração do item indicado, que segue ao item 13.18.
14.26. As obras e serviços executados serão recebidos pela ANTT, conforme regulamentação específica. 14.30. Até 5 (cinco) dias antes do Término dos “Trabalhos Iniciais”, a Concessionária deve apresentar cronograma físico-financeiro de execução mensal, consolidado até o final do 3º (terceiro) ano da Concessão, detalhando-o em programações mensais de acordo com regulamentação específica da ANTT a respeito.		Sugerimos que seja indicado o número da resolução da ANTT que cuida do assunto nos itens indicados.
15.9. No caso de existirem objeções aos planos de trabalho referidos no item 15.8, a ANTT as encaminhará à Concessionária.		Diante do procedimento previsto no item 15.9, solicitamos esclarecimento sobre as providências seguintes.
		Comentários Finais: (i) Na análise do Contrato observou-se que algumas disposições do Edital e da minuta do Contrato de Concessão não se assemelham ou, então, aparecem no Edital mas não estão refletidas na Minuta do Contrato de Concessão e vice-versa, o que importaria a devida adaptação, para compatibilizar as condições nos dois

		documentos. Exemplificamos, em relação à garantia do contrato, a ausência das disposições dos itens 3.19, 3.23 e 3.25 do Edital no Contrato e, quanto à pesagem de veículos, item 5.90 do Edital, que não se encontra reproduzido no Contrato de Concessão. (ii) Ratificam-se as sugestões e os pedidos de esclarecimentos encaminhados com relação ao Edital.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22629

Contribuição: Será revisada a TBP caso haja atuação da ANTT que afetasse de modo temporário o tráfego pedagiado.
Tipo: Art. 6.40

ANTT/OUVIDORIA/2006-22638

Contribuição: O IPCA base é o do mês anterior da apresentação da proposta comercial(art.6.29),e não do mês correspondente ao inicio da cobrança de pedágio.
Tipo: Art. 6.29

ANTT/OUVIDORIA/2006-22646

Contribuição: Ajustes introduzidos pela ANTT.
As soluções apresentadas pela ANTT quanto à substituição de CBUQ por mirco-revestimento não podem ser generalizadas, visto as diferentes classes de Rodovias, as diferentes condições de conservação, dos diferentes tipos de veículos do tráfego sobre o pavimento e principalmente da variedade estrutural encontrada nas Rodovias.
O mirco-revetimento não tem função estrutural, portanto se a pista não se encontra em boas condições de conservação esta solução não resolve, porém a camada de CBUQ sim, porque tem função estrutural. Portanto entendemos que a solução e as quantidades devem ser revistas. Verificar a origem / justificativa de tal solução.
Esta solução pode ser boa para pequenas experiências.

Tipo: item 37

ANTT/OUVIDORIA/2006-22658

Contribuição: 1-DESCONTO DE 32% NA TABELA SICRO

A premissa adotada pela ANTT está levando em consideração um desconto
adotado aleatoriamente de 32% na TABELA SICRO, como uma generalização de
todas as obras contratadas pelo DNIT, sem levar em consideração, primeiro,
o porte de obra contratado, segundo as características de tais obras,
como:

· Obras por preço unitário, sabidamente mais confortáveis e seguras, além de permitir alternativas de planilhas mais convenientes, de modo a não executar-se determinados serviços em detrimento de outros;
· Existência de projeto básico de plena responsabilidade do contratante DNIT;
· A ocorrência em 100% destes contratos de aditivos contratuais de 25%, recuperando a margem inicialmente perdida;
· A ocorrência também de novas contratações para se executar o objeto inicialmente contratado, atrasando em anos a execução da obra.

Além disto porque o número de 32%, visto que também já ocorreram
contratações com o preço integral da tabela SICRO ou em alguns casos até
superior.

2- NÃO CONSIDERAÇÃO DE VERBAS PARA MOBILIZAÇÃO, DESMOBILIZAÇÃO, INSTALAÇÕES DE CANTEIROS, ETC.

Não constam verbas para a remuneração dos custos de mobilização,
desmobilização, canteiros de obras, estrutura para as despesas indiretas
de contrato, bem como canteiros de acompanhamento de gerenciamento da
ANTT, como se eles realmente não existissem.
O TCU adotou com sua decisão 1332/02 que elas deveriam ser removidas do
lucro e despesas indiretas, mas consideradas como verbas com custos
diretos e indiretos, e não pura e simplesmente serem removidas como se
não existissem.
Também cabe lembrar que devido aos investimentos previstos na
recuperação, duplicação e manutenção da concessão, que não tem projeto
básico e nem as licenças necessárias para a execução de tais serviços,
causa preocupação a supressão dos custos relativos a eventuais e
contingências.

3- ERRO NAS COMPOSIÇÕES DE PREÇO DO CBUQ E MICRO REVESTIMENTO A QUENTE

O estudo de viabilidade apresentado pela ANTT, contempla composições de
custos com erros até grosseiros, principalmente nos itens de pavimentação
com camada de rolamento com CBUQ, PMQ micro revestimento a quente
(principais insumos de todas as rodovias), fazendo com que os custos
adotados no estudo de viabilidade estejam significativamente alterados e
demonstrando um levantamento de investimentos equivocado.

Tipo: 1, 2, 3

ANTT/OUVIDORIA/2006-22665

Sugestão: Favor ver documento anexo. Peço a gentileza de confirmar o recebimento.
Grato
==
Anexo

==
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 035/2006

MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO

QUESTIONAMENTOS E SUGESTÕES:

Itens 1.8 XXII e 2.71 – De acordo com o Item 6.2 da Nota Técnica 001/2006/AP-034 (parágrafo 136), foi aplicado uma redução de 32% nos preços das tabelas referenciadas no SICRO2 para as obras previstas nos Investimentos. Esta redução parece refletir a média de resultados decorrentes de licitações anteriores. Nesta linha de raciocínio, a Tarifa Básica de Pedágio Teto deveria estar classificada como média e não como limite máximo, incompatível com a estrutura adotada no Edital. Assim, sugerimos a substituição das Referências à “Tarifa Básica de Pedágio Teto”, por “Tarifa Básica de Pedágio de Referência” que poderia ser definida da seguinte forma:

“XXII - TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO DE REFERÊNCIA: referência para cálculo da Tarifa Básica de Pedágio a ser proposta pelas Licitantes;”

Item 2.70 – Pelas razões aduzidas na sugestão anterior, sugerimos ainda que o item 2.70 seja ajustado para que fique de acordo com as nova definição de “Tarifa Básica de Pedágio de Referência” proposta acima. Este item 2.70 poderá ter a seguinte redação:

“2.70 O Diretor de Leilão da BOVESPA abrirá os envelopes do primeiro Lote Rodoviário contendo a Oferta de Tarifa das Licitantes e classificará as Propostas por ordem crescente dos valores de Tarifa Básica de Pedágio ofertados, que não poderá ser superior a __% da Tarifa Básica de Pedágio de Referência.”

ANTT/OUVIDORIA/2006-22675

Sugestão: Vide correspondência anexa
==
Anexo
==
Barueri, 03 de março de 2006
*

À

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Setor Bancário Norte, Quadra 2, Bloco C, Lote 17, Edifício Phenicia

At: Superintendência de Regulação Econômica e Fiscalização Financeira
Superintendência de Exploração da Infra-Estrutura

Ref.: Audiências Publicas 034/06 e 035/06
Programa de Concessão de Rodovias Federais – 2ª etapa

*   , através de seu representante   *   , tendo como objetivo a participação no processo licitatório da 2ª etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, em atendimento às instruções de procedimentos aplicáveis às audiências públicas em referência, com base na larga experiência deste grupo econômico em operação de rodovias no Brasil e no exterior, vem a esta ANTT contribuir com o que segue:

A) Contribuições sobre o modelo de licitação e julgamento das propostas:

1) O Edital prevê a realização da licitação através de leilão pelo menor valor da tarifa básica de pedágio combinado com o maior valor de outorga. Segundo o Edital, o leilão será realizado em um só dia, com a inversão de fases, contemplando até 3 (três) etapas, quais sejam, a abertura das ofertas de tarifa básica de pedágio, com a definição do primeiro colocado e caso haja diferença de oferta de até 5 %, será realizada uma segunda etapa, de equalização, com os demais concorrentes que tiveram suas ofertas classificadas dentro do quesito apresentado. Após esta etapa, definir-se-á o vencedor através de lances a viva voz, sendo declarado vencedor o licitante que ofertar o maior valor de outorga, passando ao ato de abertura e análise dos documentos de habilitação do vencedor do leilão.

2) Caso não existam ofertas dentro da faixa do 5% acima da oferta classificada em primeiro lugar, as etapas de equalização e de lances a viva voz não serão realizadas, passando ao ato de abertura e análise dos documentos de habilitação do vencedor do leilão.
Analisando o previsto no item 1) acima e demais dispositivos do Edital e da legislação aplicável (leis 8666 e 8987), caso o vencedor do leilão não esteja habilitado, serão analisados os documentos de habilitação do segundo colocado no leilão e assim sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições de habilitação.
Entendemos que nesta alternativa a licitação corre sérios riscos de impugnação, imaginando-se que o vencedor tenha sua habilitação questionada, fatalmente este licitante fará uso de todos os recursos legais para impedir a adjudicação ao segundo colocado no leilão, emperrando todo o processo de contratação seguinte.
Considerando o previsto no item 2) ocorre o grande risco do leilão ser anulado, caso o vencedor isolado na primeira etapa tenha a sua documentação de habilitação recusada. Neste caso, lembramos que o Edital não contempla nenhum procedimento alternativo visando sanar este desvio.
Buscando sanar este desvio através da legislação vigente, temos que a Lei 8666 no seu art.48, § 3º prevê a realização de novo leilão, no prazo de 8 (oito) dias (que pode ser reduzido para 3(três) dias), somente os casos onde todos os licitantes forem inabilitados ou todas as propostas forem desclassificadas, fato que não se configura na presente alternativa.
De forma a mitigar os desvios apresentados acima, tanto itens 1 e 2) sugerimos que seja adotada a forma de leilão conforme modelo utilizado pela ANEEL (leilão realizado em dez/05), no que tange à realização da habilitação, anteriormente ao leilão, porém, respeitando o seguinte:
Que haja uma fase de Habilitação e Qualificação Individual de todos os proponentes, sem a figura de consórcios, anterior à realização do leilão;
Que, após a habilitação seja dado o amplo direito de interposição e julgamento dos recursos, no caso individuais.
Que a formação de consórcios somente seja realizada dentre os proponentes qualificados e tais consórcios somente sejam oficialmente conhecidos no ato de entrega da garantia, anteriormente e no mesmo dia da realização do Leilão.
Esta alternativa não implicará em nenhum atraso no processo de licitação e contratação, pois conforme foi praticado pela ANEEL, pode ocorrer em um curto espaço de tempo, além de evitar os fatos prejudiciais ao processo de licitação, já discorridos, mantendo intacto o objetivo da ampla concorrência almejado pela ANTT.
Salientamos que esta proposição tem amparo legal, pois não fere a legislação vigente, sendo que a Lei 11.196 de novembro de 2005, que versa sobre o tema e introduziu modificações nas Leis 8666 e 8987, através dos artigos 119 e 120 prevê de modo específico no Art. 120, na inclusão do Art. 18-A, na lei 8987 que “o edital PODERÁ prever a inversão da ordem das fases de habilitação e

julgamento”, ou seja, temos uma condição de não obrigatoriedade e sim de opção por esta modalidade de licitação.
Ainda considerando o previsto no item 2), poderá ocorrer que a proponente vencedora da licitação apresente uma proposta cujo valor de tarifa básica de pedágio, caso praticada, tenha como resultado ou um contrato inexeqüível ou um contrato inviável. No caso de contrato inexeqüível, o valor da tarifa básica de pedágio não será nem suficiente para a geração da receita necessária ao cumprimento do objeto de contrato e no caso do contrato inviável, o valor da tarifa básica de pedágio levará a uma receita que permita a realização do objeto do contrato, sem, contudo, remunerar o capital investido pela concessionária. Nesses casos os contratos não permitirão que os empreendimentos possam vir a ser financiados. Será realizada uma licitação desastrosa para o usuário dos serviços, ferindo os princípios básicos do programa de concessões rodoviárias.
Entendemos que a proposta, para ser aceita, deva ser exeqüível, viável e financiável e que no Edital conste os critérios para a desclassificação de propostas que não atendam aos requisitos ora apresentados.
No Edital, item 2.89, estão previstas as hipóteses para a desclassificação da Proposta Comercial, sendo que na letra “k” prevê que o caso da desclassificação pela apresentação de oferta de valor da Tarifa Básica de Pedágio manifestamente inexeqüível, nos termos do § 2º do art. 15 da Lei nº 8.987, de 1995 e nos ternos do § 1º do art. 48, da Lei 8.666, de 1993.
Aplicando-se a aludida legislação ao caso - oferta por menor tarifa básica de pedágio (concorrência por menor preço) - poderemos vir a ter um valor excessivamente baixo de corte, que pode ser avaliado pelo exemplo abaixo:
- Seja a Tarifa Teto, fixada pela ANTT para o Lote 4, igual a R$ 3,781 (ou seja, o valor orçado pela administração), teremos:
- Aplicando-se a alínea “a” do § do art. 48 da Lei 8666, o valor mínimo exeqüível na proposta de tarifa básica de pedágio poderá vir a contemplar os valores maiores que R$ 1,32335 (valor de corte por este critério de exeqüibilidade), quando aplicamos o multiplicador de 70 % sobre a média das propostas cujos valores de tarifa básica de pedágio estejam acima de 50 % do valor orçado pela administração (0,7 x 0,5 x R$ 3,781). Salienta-se que o caso extremo é que todas as propostas superiores a 50% do valor orçado pela administração tenham um valor igual à praticamente R$ 1,8905 (0,5 x R$ 3,781).
- Aplicando-se a alínea “b” do § do art. 48 da Lei 8666, o valor mínimo exeqüível na proposta de tarifa básica de pedágio seria R$ 2,6467, quando aplicamos o multiplicador de 70 % sobre o valor orçado pela administração (0,7 x R$ 3,781).
- Finalmente, conforme previsto no caput do § 1º do art. 48 da Lei 8666, deverá ser adotado o menor dos dois valores calculados conforme acima, ou seja, o valor mínimo exeqüível na proposta de tarifa básica de pedágio poderá vir a contemplar os valores maiores que R$ 1,32335, para um valor teto da tarifa básica de pedágio igual a R$ 3,3781, conforme exemplo.
Simulando o Fluxo de Caixa do Lote 4, a partir da modelagem disponibilizada no site da ANTT, utilizando-se a tarifa de R$ 1,32335, teremos um Fluxo de Caixa negativo em todos os exercícios da Concessão, não sendo sequer possível o cálculo de uma TIR, fato que dentro de critérios financeiros vigentes demonstra ser a proposta inexeqüível e inviável, embora mostre-se exeqüível, dentro dos critérios definidos no Edital e na legislação base utilizada.
Ainda no exemplo citado, a tarifa que geraria um Fluxo de Caixa com valor igual a 0 (zero) estaria em torno de R$ 2,108. Ou seja, este seria, no caso o valor que tornaria o projeto exeqüível, embora ainda não seja nem viável e nem financiável.
Salienta-se que os valores de tarifas R$ 1,32335 e R$ 2,108 aqui apresentadas foram obtidas a partir da modelagem elaborada com os investimentos baseados em quantitativos insuficientes (especialmente em pavimentos) e preços 32% abaixo do SICRO regional. Como será abordado adiante, tais valores de investimento não permitirão o atendimento aos parâmetros de desempenho mínimos indicados no PER e não serão suficientes para a realização das obras ao longo da concessão. Corrigindo-se apenas a distorção dos preços unitários no Fluxo de Caixa, e assumindo-se os valores do SICRO regional, sem os descontos de 32%, para a mesma TIR de 15,08% a tarifa de pedágio teto (definida pela Administração) passaria a R$ 4,416. Neste cenário, a tarifa mínima exeqüível, quando aplicados os critérios propostos pelo Edital, passaria a R$ 1,5456, que da mesma forma ocasionaria Fluxo de Caixa negativo ao longo da concessão, o qual só atingiria valor igual a 0 (zero) com tarifa em torno de R$ 2,34636.

Cabe ressaltar que nos cálculos apresentados no parágrafo acima não estão corrigidas as distorções nos quantitativos e valores de investimentos em pavimentos, que forçosamente puxariam estes valores para cima.
Para se chegar a um valor de tarifa que levasse a um contrato exeqüível, viável e financiável ter-se-ia que adicionar à tarifa calculada a parcela que remunerasse o capital empregado, mitigasse os riscos do negócio e finalmente atendesse aos critérios de atratividade e financeiros praticados pelo mercado.
A partir deste exemplo tentamos contribuir para que seja reconhecida a necessidade de que o Edital apresente os critérios de avaliação da proposta quanto aos quesitos de ser exeqüível, viável e financiável.

B) Contribuições sobre os Estudos Econômico e Operacionais e a modelagem econômico e financeira:

1) Sobre os orçamentos dos investimentos, cabe uma ressalva quanto a não exeqüibilidade do programa de obras utilizando-se os preços unitários adotados na modelagem, ou seja, a redução em 32% dos preços do SICRO regional, estabelecendo patamares muito abaixo dos preços atuais de mercado, conforme reconhece esta ANTT em sua Nota Técnica 001/2006.
Como exemplo, merece destaque a situação dos materiais asfálticos, item de maior relevância na estrutura de custos da concessão. Nesse caso, diante da quase unanimidade das projeções que indicam uma forte alta no petróleo nos próximos anos, fica evidente que uma redução de 32% sobre os preços atuais dos materiais asfálticos é absolutamente inexeqüível para um projeto de longo prazo.
Ainda sobre os orçamentos dos investimentos, não foi possível identificar nas composições utilizadas pela ANTT para estudo de viabilidade dos Lotes Rodoviários, valores referentes à mobilização e desmobilização de canteiros de obras e instalações. Indo avante, até pela ausência de Projetos Básicos para as obras de melhoria e ampliação da capacidade, tampouco foram considerados os quantitativos de alguns serviços relevantes. A título de exemplo, no Contorno de Florianópolis não estão considerados remanejamentos de Redes, Adutoras, Vias Locais, Passagens de Nível Inferior e Obras de Arte Especiais, serviços estes que serão necessários para atendimento dos critérios de desempenho estabelecidos no PER, os quais em casos similares chegam a representar entre 20 e 30% do valor global da obra.
Evidencia-se assim a inviabilidade do programa de investimentos e, por conseqüência, dos próprios Lotes Rodoviários, na medida em que por um lado adota-se um desconto linear injustificável, levando a preços unitários inexeqüíveis e por outro lado se omitem quantitativos de serviços relevantes que podem acarretar até 30% de acréscimo nos valores das obras.

2) Sobre o Cronograma de Investimentos, ressalta-se a inviabilidade do Programa de Pavimentos, considerando que as soluções técnicas adotadas na revisão dos estudos, conforme Nota Técnica 01/2006 desta ANTT, não permitirão o atendimento aos parâmetros mínimos de desempenho estabelecidos no PER, tendo como conseqüência a execução de várias etapas de manutenção. Desta forma estão subestimados os quantitativos e valores dos investimentos considerados na modelagem dos empreendimentos, nos programas de Restauração e Manutenção Periódica. Conseqüentemente, investimentos subestimados conduziram a valores teto para Tarifas Básicas de Pedágio subestimados e insuficientes para a viabilização do contrato de concessão;

3) Sobre os Estudos de Viabilidade desenvolvidos pela ANTT, cabe uma ressalva sobre a financiabilidade dos empreendimentos. Aplicando-se a conceituação usualmente aceita pela administração financeira, não são atendidos os Índices de Cobertura da Dívida mínimos exigidos pelas instituições financeiras como BNDES e BID em contratos vigentes, de mesma natureza. A título de exemplo, aplicando-se sobre o Fluxo de Caixa modelado pela ANTT para o Lote 1, uma estrutura de financiamento de longo prazo, o ICSD varia de –1,2 a 0,2, enquanto o parâmetro usualmente aceito, pelo BNDES , por exemplo, é de 1,3;

4) No Quadro 11 - Demonstrativo de Resultado (Alavancado) da modelagem do Fluxo de Caixa da ANTT, deve-se incluir os custos de Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal. Enquanto no Quadro 12 - Fluxo de Caixa (Alavancado), devem ser corrigidos os valores da rubrica "Resultado Líquido", que erroneamente apontam os montantes referentes ao resultado sem financiamento;

C) Contribuições sobre o conteúdo do Edital, Habilitação e Qualificação:

1) O Item 1.6 da página 7/57 indica que "O procedimento de Licitação de cada Lote Rodoviário obedecerá aos requisitos dos itens 12.67 e 12.83 e será concluso..." Estes itens não fazem parte do corpo da minuta do Edital. Deverão ser indicados os itens aplicáveis ao caso, 2.66 ao 2.83;

2) No Item 1.9 da página 9/57, que trata do Objeto da Licitação, deverá ser incluído o Lote 7, composto pelas rodovias BR116/376/PR e BR101/SC;

3) No Item 1.35, letras "b" e "c", compatibilizar os itens referidos à numeração do Edital;

4) No Item 1.57 sugerimos a exclusão do Anexo VI, tendo em vista que o objeto do contrato, previsto no Item 1.9, não é a simples contratação de obra. O futuro concessionário estará sujeito às obrigações previstas no Contrato de Concessão e não à colocação de equipamentos para execução de obras, que inclusive poderão vir a ser contratadas e executadas por terceiros;

5) Para o Item 2.1, letra "c" sugerimos a seguinte redação: "abertura dos envelopes correspondentes à Oferta de Tarifa para o primeiro Lote da seqüência definida no item 2.68 e classificação das Licitantes para a fase subseqüente";

6) No Item 2.7 sugerimos revisar a redação explicitando a forma de entrega dos documentos, se impressos ou em meio magnético;

7) No Item 2.25 sugerimos excluir a letra "c", em função do apresentado na sugestão n. º 4 acima;

8) O Item 2.29 deve ser transferido para o Título V – "Das Disposições Relativas à Concessão", pois se refere à futura Concessionária, não sendo item de Qualificação Técnica;

9) Na Subseção III – "Da Qualificação Técnica", em cumprimento ao disposto no Art 30 da Lei 8.666/93, incluir nas exigências para Qualificação Técnica das Licitantes, a apresentação de atestado de capacitação técnica referente aos serviços relevantes no objeto do Contrato de Concessão, quais sejam: Operação, Conservação e Manutenção de Rodovias, incluindo Operação de Sistema de Arrecadação de Pedágio, Sistema de Pesagem Rodoviária e especialmente Serviços de Atendimento aos Usuários que englobem Inspeção de Tráfego, Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar, Serviço de Remoção Mecânica (Guinchos) e Serviço de Atendimento a Incidentes. Para estes serviços, deverão ser estabelecidas quantidades mínimas e especificações técnicas a serem avaliadas nos atestados;

10) Na Subseção III – "Da Qualificação Técnica", deverá ser incluído novo item que discipline a Qualificação Técnica, no caso de Consórcio. Entendemos que a qualificação técnica mencionada nos itens 2.25 a 2.28 poderá ser prestada por somente um dos integrantes do consórcio;

11) No Item 2.55, a comunicação do resultado das garantias deverá ser realizada até às 14 (quatorze) horas do dia da realização do Leilão, ou seja, anterior à apresentação das Ofertas e Propostas Comerciais referentes a cada um dos lotes;

12) No Item 2.74, incluir no Título II – "Da Licitação", um novo capítulo, anterior ao Capítulo III, referente à Oferta de Tarifa, contemplando o conteúdo e a forma de apresentação da mesma, de forma a compatibilizar o valor da oferta com o desconto do presente item;

13) Item 2.79, Página 28/57: Deverá ser esclarecido o que será estabelecido pelo Diretor de Leilão da BOVESPA sobre os lances.

14) No Item 3.3, sobre a autorização da ANTT para que a Concessionária venha a contrair empréstimos, emitir títulos, valores mobiliários e assumir compromissos com terceiros ou com instituições financeiras no Brasil ou no exterior, cabe ressaltar que tal medida engessa o contrato de concessão, pois versa sobre atividade operacionais do dia-a-dia da concessão, de responsabilidade e risco da concessionária. Da forma prevista serão inviabilizados os prazos na captação de recursos financeiros para o atendimento de suas necessidades de curto prazo da concessionária, ou seja o capital de giro, fundamental na sua gestão financeira;

15) No Item 5.10 deverá ser ressalvado que em havendo alterações nas normas técnicas do DNIT, ou outras que vierem a ser editadas e alterem os encargos da Concessionária, ensejará a restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

16) No Item 5.28, incluir novas categorias de tráfego, englobando ao menos os veículos até 9 eixos, já usuais nas rodovias brasileiras;

17) No Item 5.39, sugerimos a eliminação de qualquer efeito decorrente de resíduos de arredondamento tarifário, dado que ao longo do Contrato de Concessão, tais efeitos, por aleatórios, tendem a se compensar. Tome-se como exemplo bem sucedido desta solução o modelo adotado nas concessões no Estado de São Paulo;

18) Nos Itens 5.47 a 5.50, analisar revisão, liberando o início da cobrança independentemente da implantação das Praças Auxiliares, conforme comentário do item 23, abaixo;

19) No Item 5.93, para aumento da viabilidade dos lotes rodoviários e, como conseqüência, em favor da modicidade tarifária, aumentar para 10 km o deslocamento máximo a ser proposto pelas Proponentes para implantação das Praças de Pedágio, em relação às localizações propostas pelo Edital;

20) No item 5.95, acrescentar que tampouco haverá revisão das tarifas ofertadas (TBPI);

21) No Item 5.98, em favor da modicidade tarifária, definir claramente o critério de localização das Praças de Pedágio;

22) No Item 5.100, acrescentar "... após excluídos os tributos sobre o faturamento, custos operacionais e impostos sobre lucro, incidentes sobre a aludida receita. A Concessionária manterá apropriação específica para cada Praça Auxiliar";

23) No Item 5.101, entendemos como necessária uma nova concepção para as chamadas Praças Auxiliares, além da inclusão da possibilidade de implantação de Praças de Bloqueio.
Inicialmente é necessário ressaltar suas dificuldades operacionais, pois a eficácia da medida passa pela comprovação, quando de sua passagem por uma Praça Auxiliar, do pagamento realizado na Praça de Pedágio anterior. Essa medida demandará tempo extra de viagem dos usuários, com o agravante de eventuais extravios do comprovante de pagamento, do que se pode concluir a má receptividade desta medida pelos usuários.
Em suma, o que está se propondo com as Praças Auxiliares é submeter a totalidade dos usuários a uma restrição fundamentada no problema específico de uma parte. Isso representa, em alguns casos, submeter um volume de tráfego que pode vir a atingir 20 mil veículos/dia, a paradas sucessivas, em trechos relativamente curtos, indo contra a segurança e fluidez do tráfego, o que dá a medida exata da necessidade de uma solução alternativa.
Em se resolvendo a questão operacional ora apresentada, entendemos ser necessária a adequação no texto do item 5.101, no que tange às Praças Auxiliares, considerando que a experiência internacional na matéria indica que tentar solucionar a dinâmica dos fluxos de tráfego em cada região, previamente à implantação da concessão, é medida ineficaz. Portanto, sugerimos

como nova redação para o item 5.101, "As Praças Auxiliares deverão iniciar suas operações até o final do 2º ano da concessão".
Adicionalmente, sugerimos a inclusão, no Edital, da possibilidade de implantação de Praças de Bloqueio nas rotas de fuga, medida consagrada no Brasil e no exterior, como solução definitiva para o problema. O que se tem visto, na maioria dos casos, é que a viabilização das Praças de Bloqueio vem em atendimento aos próprios anseios das comunidades afetadas pela problemática da fuga.
Dito isso, entendemos que o presente Edital deva regulamentar a questão para permitir, futuramente, a composição dos interesses da concessão com as comunidades lindeiras, assegurando à esta ANTT a disposição sobre cada caso, sob critérios técnico-econômicos.

24) No Capítulo III – Das Exigências em Relação ao DNIT, incluir obrigatoriedade deste fornecer à Concessionária os dados básicos para elaboração do cadastro da faixa de domínio, na etapa dos Trabalhos Iniciais, dispondo sobre a hipótese da não existência de informações relativas à regularidade dos acessos às rodovias nos registros do DNIT, conforme a pratica vem demonstrando em outras rodovias federais já concedidas;

25) No Capítulo III – Das Exigências em Relação ao DNIT, dispor sobre a hipótese de não obtenção da Licença de Operação pelo DNIT, ressalvando a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro, se daí derivar atraso no início da operação da Concessão;

26) No Capítulo 6 do PER, considerar um cronograma de implementação gradual dos equipamentos e serviços de operação das rodovias, ao longo dos primeiros meses de operação, com base no atendimento a critérios de desempenho;

27) No Capitulo 6 do PER, substituir o dimensionamento da frota operacional da Concessionária pela exigência de cumprimento de critérios de desempenho, com base em tempos de atendimento ao usuário, por exemplo. Deve-se ter em conta que o tamanho da frota não assegura a qualidade dos serviços prestados aos usuários, ficando o dimensionamento da frota a ser apresentado detalhadamente no Plano Operacional da Concessionária, na etapa dos Trabalhos Iniciais;

Sendo o que tínhamos para o momento, esperamos assim ter contribuído com o aperfeiçoamento da 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22678

ANEXO ARQUIVO EM WORD COM COMENTÁRIOS E SUGESTÕES
==
Anexo
==
São Paulo, 3 de Março de 2006
À
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
Setor Bancário Norte, Quadra 02, Bloco "C", Lote 17, Edifício Phenícia
Distrito Federal,
Brasília

EDITAL DE CONCESSÃO Nº001/2006 - LICITAÇÃO NA MODALIDADE DE LEILÃO PARA CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DOS LOTES RODOVIÁRIOS

Prezados Senhores;
A * , vem por meio desta apresentar sugestões e pedido de esclarecimentos relativos à Minuta do Edital, Minuta de Contrato e Anexos, da 2a Etapa do Programa de Concessões Federais;

1. "1.6 O procedimento de Licitação para cada Lote Rodoviário obedecerá aos requisitos dos

itens 12.67 a 12.83 e será concluso após a definição da Licitante classificada em
primeiro lugar quando, então, será dada seqüência aos procedimentos de Licitação dos
demais Lotes Rodoviários.” Edital
Quais são os itens 12.67 e 12.83, são deste Edital, da Minuta de Contrato ou de algum Anexo?

2. “1.8 Para os fins previstos neste Edital, considera-se:
XII - DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO: conjunto de documentos a
serem apresentados pela Licitante, destinados a comprovar sua Habilitação
Jurídica, Regularidade Fiscal, Qualificação Técnica e Qualificação
Econômico-Financeira com o objetivo de participar da Licitação;” Edital
Os Documentos de Habilitação não serão abertos após a realização do leilão, ou seja o Consórcio já participou da Licitação antes da abertura da DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO, portanto o texto deve ser corrigido.

3. “XXIV - VALOR DO CONTRATO: valor total das receitas da Concessionária em
valores correntes, constante da Proposta Comercial da Licitante vendedora;”
O texto anterior refere-se a “vendedora” ou “vencedora”, logo o texto deve ser corrigido.

4. Uma única licitante poderá participar de todos os Lotes ou Trechos Rodoviários, com a mesma estrutura? Em caso negativo, qual a estrutura mínima em comum é aceitável?

5. Em caso de interposição de recurso judicial em algum dos lotes, todo o processo poderá ser paralisado?

6. “1.38 Para os fins previstos no item anterior, a pessoa jurídica estrangeira deve anexar à
Documentação de Habilitação o documento que comprova a representação legal no
Brasil, sob pena de inabilitação do consórcio de que venha a participar.”
Caso o Consórcio, com participação de empresa estrangeira, seja “inabilitado”, portanto desclassificado, logo o leilão deverá ser anulado ou deverá ser aceita a viabilidade do segundo colocado, visto que o lance foi originado de um Consórcio que não poderia participar deste Leilão.

7. “1.41 Os interessados que desejarem obter cópia dos documentos disponibilizados no DATA
ROOM poderão fazê-lo, opcionalmente, mediante o pagamento da importância de R$
200,00 (duzentos reais), a ser recolhido mediante Guia de Recolhimento da União -
GRU, código 393001, gestão 39250, código de recolhimento 28830, obtida no site da
ANTT, correspondente ao custo de reprodução gráfica da documentação de Licitação,
ou por meio magnético, desde que seja apresentado CD-ROM do tipo CD-R 700 MB.”
A partir de que momento os documentos serão disponibilizados no “DATA ROOM”?

8. “2.7 Os Documentos devem ser apresentados em língua portuguesa, em meio magnético e/ou
impressos.”
È correto o entendimento que os Documentos podem ser apresentados apenas em meio magnético? Caso negativo deverá ser excluído do texto o “ou”.

9. “2.11 Todos os documentos devem ser encadernados.”
Caso os Documentos sejam apresentados apenas em meio magnético, o item 2.11 fica sem efeito?

10. “c) comprovação do Patrimônio Líquido, em valores do mês da apresentação da
documentação, igual ou superior a:”
Quais são os valores do Patrimônio Líquido?
Sugere-se para empresa isolada uma porcentagem do Valor da Receita Corrente para os 25 anos da Concessão e em caso de Consórcio exigir adicional de 30% como permite a legislação vigente.

11. Os valores limites para os índices econômico-financeiros referentes à qualificação, não constam no Edital, em que momento serão apresentados?

12. “2.48 O valor da Tarifa Básica de Pedágio deverá ser apresentado pela Licitante com 3 (três) casas decimais.”
Em que momento a tarifa será arredondada para a primeira casa decimal conforme definido no Edital e no Contrato, e como será o re-equilíbrio do fluxo de caixa?

13. “2.54 As Licitantes, representadas por sociedades corretoras registradas na BOVESPA, deverão depositar na CBLC, até as 10 horas do dia da realização do Leilão, a Garantia de Proposta no montante de:”
Em que momento serão apresentados os valores das Garantias de Proposta?

14. “2.60 Serão cobrados das Licitantes vencedoras, a título de emolumentos, em moeda corrente
nacional, os seguintes valores:
a) pela BOVESPA, o valor de R$ [____________] e
b) pela CBLC, o valor de R$ [_____________].”
O Leilão da licitação não tem a menor necessidade de ser consumado na sede da BOVESPA– Bolsa de Valores de São Paulo. Poderia ser organizado na ANTT / DNIT / MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ou qualquer auditório federal.
No caso do Leilão ser realizado na BOVESPA, existirá um custo extra para remunerar a BOVESPA / CBLC e Corretoras.
Em que momento serão informados os valores?
Caso a Licitante vencedora seja desclassificada, os pagamentos realizados à BOVESPA e CBLC serão devolvidos, como e em que condições?
A palavra “vencedoras” deverá ser substituída por “adjudicatária”.

15. “2.68 O Leilão obedecerá a seguinte ordem seqüencial de Lotes:

SEQÜÊNCIA	LOTE	RODOVIA TRECHO
1	06	BR-116/SP/PR São Paulo – Curitiba
2	05	BR-381/MG/SP Belo Horizonte - São Paulo
3	07	BR-116/376/PR e BR-101/SC Curitiba – Florianópolis
4	04	BR-101/RJ Divisa RJ/ES - Pte. Pres. Costa e Silva
5	01	BR-153/SP Divisa MG/SP - Divisa SP/PR
6	02	BR-116/PR/SC Curitiba – Divisa SC/RS
7	03	BR-393/RJ Divisa MG/RJ - Entr. BR-116 (Via Dutra)”

Sugere-se que a seqüência do Leilão seja na própria ordem da numeração dos Lotes, já que não há justificativa técnica ou jurídica para manter a ordem apresentada no Edital?

16. “ 2.76 Na segunda fase do Leilão não será aceita oferta de lance de tarifa diferente da Tarifa Básica de Pedágio vencedora na primeira fase do Leilão.”
Caso a vencedora não seja habilitada, deverá ser realizado novo Leilão ou aceita a viabilidade do segundo colocado, visto que a tarifa vencedora não é válida.
Desta forma verifica-se que a inversão das fases não é producente, os Envelope de Habilitação e da Proposta Comercial deveriam ser abertos antes do leilão, onde somente as habilitadas poderão participar do Leilão.

17. “2.77 O ajuste na Proposta Comercial das Licitantes que ofertarem, na segunda fase do Leilão,
a tarifa vencedora, será feito obrigatoriamente pela redução da TIR apresentada no seu fluxo de caixa, permanecendo inalterados todos os demais itens do fluxo.”
Não é possível o referido ajuste, sem considerar que a receita é diferente, logo os seguros, verbas de fiscalização, valores de tributos e impostos serão diferentes, alterando assim os demais itens do fluxo de caixa.

18. “2.78 O Diretor de Leilão da BOVESPA iniciará a terceira fase da sessão pública do Leilão com a oferta, em lances sucessivos, em viva voz, do Valor de Outorga pelas Licitantes que ofereceram a Tarifa vencedora.”
Caso a vencedora não seja habilitada, deverá ser realizado novo Leilão ou aceita as condições do segundo colocado.

19. “2.86 Caso a Licitante primeira colocada no Leilão seja inabilitada no exame de sua Documentação de Habilitação ou da Proposta Comercial, será divulgada sua inabilitação e abertos os envelopes da documentação da Licitante segunda colocada no Leilão pela oferta de maior Outorga, na terceira fase do Leilão, e assim, sucessivamente, até a classificação de uma Licitante.”
Inabilitada a primeira colocada, valerá a viabilidade apresentada pela segunda colocada, portanto a tarifa por esta apresentada?

20. “2.87 A Licitante classificada nos termos do item 2.86 deverá praticar a Tarifa Básica de Pedágio vencedora do Leilão, com o valor de Outorga por ela ofertado.”
Não é coerente este item, visto que o primeiro colocado estando inabilitado nunca poderia ter participado do Leilão?
Conforme descrito anteriormente, a inversão das fases não é producente, visto que o Consórcio com a Tarifa vencedora não foi habilitado e isto pode até ocorrer por inconsistência técnica econômico-financeira, embasando-se numa tarifa irreal comprometendo a credibilidade do Programa de Concessão. Portanto a Habilitação e a Proposta Comercial deverão ser abertas antes do Leilão, onde só os Consórcios habilitados e classificados tecnicamente poderão participar do Leilão.

21. “2.88 A Proposta Comercial da Licitante classificada no exame de sua Habilitação será verificada quanto à sua consistência com o Fluxo de Caixa apresentado.”
Verificada a inconsistência no Fluxo de Caixa do primeiro colocado deverá ser avaliada a consistência do segundo colocado com a tarifa do segundo colocado.

22. “3.5. O capital inicial subscrito da Concessionária deverá ser integralizado em moeda corrente
e corresponderá, na data da celebração do Contrato de Concessão, a pelo menos _____% (..........) do valor dos investimentos que a Concessionária deverá realizar no Lote Rodoviário até o final do primeiro exercício financeiro do Contrato de Concessão.
3.8. Os valores que servirão de referência para a determinação do capital social da Concessionária, na data de 30 de abril de cada ano ao longo da Concessão, deverão corresponder a pelo menos ______% do montante dos investimentos realizados pela Concessionária nos anos anteriores, conforme definidos no PER.
3.18. Publicado o resultado da Licitação e até a data da celebração do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá comprovar que constituiu, em favor da ANTT, como garantia do bom cumprimento das obrigações contratuais a serem assumidas, Garantia de Execução do Contrato, em caução no montante correspondente a _______% (.............) do valor do contrato, em valores correntes.”
Quais são as porcentagens e valores exigidos, em que momento serão apresentados?
Solicitamos informar a origem dos valores percentuais utilizados na viabilidade da ANTT.

23. “5.37 O Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT será calculado com base na variação do IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior da data de realização do Leilão e o mês anterior à data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:
IRT = IPCAi___
IPCAo”
O índice de reajuste mais adequado para a atualização da Tarifa de Pedágio é a utilização da Fórmula Paramétrica, onde são considerados os principais índices setoriais oficiais e seus respectivos parâmetros. O IPCA não reflete individualmente relação alguma com os custos de uma concessão Rodoviária.

24. “5.93 Poderá a Concessionária propor à ANTT, em até sessenta dias após a publicação do Extrato do Contrato de Concessão no DOU, embasada em estudos técnicos, a alteração da localização das Praças de Pedágio em três quilômetros da localização definida para cada Praça de Pedágio no PER.”
Conforme dito em Audiência Pública, a ANTT não estudou a localização das Praças de Pedágio, desta forma a própria localização e duvidosa e os três quilômetros para a alteração são insuficientes, portanto sugere-se o mínimo de cinco quilômetros para mais ou para menos, se a relocação for maior ainda deve ser possível com a aprovação do Poder Concedente.

25. “5.101 As Praças Auxiliares deverão iniciar suas operações simultaneamente com as demais”
Praças de Pedágio.”
Poderão ser implantadas outras Praças Auxiliares após o início de operação das Praças de Pedágio principais, respeitando o limite máximo desde que aprovadas pelo Poder Concedente?
Entre as Praças de Pedágio Principais poderão ser implantadas mais do que uma Praça Auxiliar?

26. Visto que os investimentos foram reduzidos em 32%, inclusive com a retirada de Eventuais e Contingências e a redução da DMT para materiais betuminosos, SEM EXISTIREM PROJETOS EXECUTIVOS NEM BÁSICOS DOS MELHORAMENTOS, NEM DAS AMPLIAÇÕES, comprovando-se a inexeqüibilidade das obras previstas no PER e nos Fluxos de Caixa, o re-equilíbrio dos contratos já assinados deverá ser obrigatório.
Após a elaboração do Projeto Executivo, em cima de bases confiáveis poderão ser determinados os números reais quanto a quantidades e preços, reduzindo-se os riscos, porém não neste momento onde nem as diretrizes das ampliações estão definidas.
O BDI/LDI Benefício/Lucro e Despesas Indiretas, faz parte da consideração em orçamentos, compondo os preços unitários finais, conforme apresentado em diversos documentos oficiais, inclusive no SICRO2 do DNIT. O Benefício ou Lucro e Despesas Indiretas é composto pela incidência do; PIS, COFINS, CPMF, ISS, Administração, Custos Financeiros e Benefício/Lucro.
O SICRO adota o LDI igual a 23,90%, porém a estimativa dos custos financeiros foram baseados na taxa SELIC de Novembro de 2003.
O valor a ser considerado deveria ser ainda maior, acrescentado ainda de uma porcentagem de contingências e eventuais para edificações.
Considerar ainda o aumento dos impostos sobre o faturamento: CPMF=0,38%; PIS=1,65%; Cofins=7,6%; ISSQN=5,0% (impacto de aprox 17% no LDI/BDI).
Além da redução de preços, verifica-se que nos orçamentos utilizados na viabilidade não foram consideradas verbas referentes à Instalação, Mobilização e Desmobilização de Canteiros de Obra, que de acordo com a Decisão do TCU Nº1332 de 2002, estas verbas foram excluídas do Lucro e Despesas Indiretas - LDI do SICRO2, portanto devem ser incluídas.
Desta forma conclui-se que os Preços Unitários deverão ser integralmente os constantes no SICRO2 e reconsiderar ainda os Eventuais e Contingências para a elaboração dos orçamentos, toda a concessão será acompanhada e fiscalizada pelo Poder Concedente, ao longo de todo o período.
27. As tarifas apresentadas nas viabilidades são as mais baixas praticadas no mercado nacional colocando em riscos a estabilidade da concessão e qualidade dos serviços a serem executados, inclusive de todo o Programa de Concessões.
A tarifa de Pedágio determinada pelo Estado, não deverá divergir muito dos valores praticados pelas atuais Concessões de Rodovias, a titulo comparativo apresenta-se a seguir um quadro com as tarifas atualmente praticadas;

TARIFAS QUILMÉTRICAS PRATICADAS NO BRASIL (Set/05)

CONCESSIONÁRIAS	Extensão Total km	R$/km	R$/100 km
BRASIL (Média)	8.769,01	0,0795	7,95
DNER (ANTT)	859,10	0,0790	7,90

Como sugestão, para a prática de tarifas quilométricas relacionamos os seguintes valores;

Tarifa quilométrica para Pista Dupla – R$ 0,0950;
Tarifa quilométrica para Pista Simples – R$ 0,0850
Considerar que uma tarifa mais elevada resulta em melhores serviços de auxilio ao usuário e melhores investimentos em novas obras, que é o que os usuários esperam.

28. No item 1.2 do Edital e 1.3 do Contrato de Concessão, deverá constar a menção à Lei nº 9648/1998, de 24/05/98.

29. No Edital e no Contrato deverá ficar claro que a contratada é a SPE – Sociedade de Propósito Específico.

30. "8.2 O valor da Verba de Fiscalização incluído no fluxo de caixa da Concessionária em sua Proposta Comercial e considerada na Tarifa Básica de Pedágio, corresponde a ___ % do valor estimado da receita bruta projetada de cada ano do Contrato." Do Anexo I.
No Quadro 7, do Fluxo de Caixa foi adotado o valor percentual de 2,5%, qual foi o critério utilizado ou qual a origem desse valor, favor justificar.
Para o valor da verba de Fiscalização a ser incluída no fluxo sugere-se, 1,40% da Receita. Considerar que quem paga é o usuário.

31. Nos arquivos de composição de preços do estudo de viabilidade da ANTT, verifica-se que as composições de preços do CBUQ e Micro Revestimento a Quente, apresentam erros quando da transformação da unidade de alguns insumos cotados em tonelada para a unidade de preço da composição, que é metro cúbico ou metro quadrado, o que resulta numa redução dos preços de praticamente 40%. Desse modo sugere-se a verificação e correção de todos esses quadros de preços e das viabilidades.

32. A solução apresentada pela ANTT quanto à recuperação do pavimento é tecnicamente inaceitável, como também afirmar que camadas de micro revestimento à quente substituem uma aplicação de camada de CBUQ. Em alguns casos específicos pode ser aplicado desde que se tenha pleno conhecimento da estrutura do pavimento, porém nunca tem a mesma durabilidade de uma camada de CBUQ.

33. "39. Com relação aos acostamentos, que no estudo original receberam solução idêntica às das pistas, considerando que seu tráfego é inferior a 10% do mensurado para as faixas de rolamento, modificou-se seu projeto, com intervenções parciais, correspondentes a 25% dos valores anteriormente adotados (solução em cunha, na metade da largura)." Ajustes introduzidos pela ANTT.

O Manual de Projetos do DNER, "DIRETRIZES BÁSICAS PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS RODOVIÁRIOS", recomenda a eliminação de degraus da pista com os acostamentos e uma largura mínima específica para classe de Rodovia. A solução apresentada para a recuperação dos acostamentos não é muito convencional, visto que recupera apenas metade do acostamento e ainda em cunha, o que não elimina o degrau e sim acentua a declividade transversal do acostamento diminuindo a segurança e conforto do usuário. A declividade transversal acentuada pode acabar gerando acidentes e novos pontos críticos na Rodovia.
A largura do acostamento, com a solução apresentada, fica operacionalmente reduzida resultando na redução da capacidade da via.
Portanto como Concessionária e principalmente Poder Concedente e fiscalizador, esse tipo de solução para Rodovias Classe I A ou B é totalmente inaceitável.
Sugere-se voltar à alternativa de recuperação dos acostamentos de forma tradicional, possibilitando sua utilização em casos de emergência.

34. "31. Para as obras previstas nos itens de Trabalhos Iniciais, de Recuperação e de Manutenção, foi adotado o percentual de 0,8% (contra 2,75%, anteriormente utilizado) e, para as obras previstas nos itens de Melhorias, de Ampliações e de Edificações (Investimentos em Sistemas da Operação), utilizou-se 3%

(anteriormente, 6,5%).” Ajustes introduzidos pela ANTT.
“O gerenciamento dos dados que darão sustentação à MONITORAÇÃO DA RODOVIA
deverá contar com um Sistema de Informações Georeferenciadas (SIG), utilizando tecnologia de geoprocessamento, que fará a integração entre os sistemas de monitoração das estruturas físicas e
das estruturas gerenciais. O SIG deverá ser implantado na fase de TRABALHOS INICIAIS, até o final do 6° mês da Concessão.” PER.
A porcentagem adotada é inaceitável visto a falta de dados, de bases e de projetos funcionais, básicos e executivos, em poder da ANTT. Inclusive, no PER é exigida a implantação de um Sistema de Gerenciamento Georeferenciado – SIG, ainda nos TRABALHOS INICIAIS (6 meses), esse Sistema só pode ser implantado em cima de levantamentos aerofotogramétricos rasterizados, pode conter também em outro layer curvas de nível vetorizadas, porém este custo não foi considerado.
Desta forma, sugere-se voltar a utilizar às porcentagens anteriores que são mais viáveis, para o desenvolvimento de todos os documentos necessários que compõem o Projeto Executivo e o SIG.

35. A implantação de Call Box em todas as Rodovias é totalmente desnecessária, em função da popularização, a grande expansão e crescimento da telefonia Celular, inclusive a Concessionária contará com “0800”, que é gratuito ao usuário.
O Controle Operacional da Rodovia ainda pode ser acompanhando através de CFTV, (Circuito Fechado de TV), em pontos críticos da Rodovia, por exemplo onde o sistema de telefonia celular não funciona.
Trata-se de um desperdício de recursos que podem ser investidos em outros serviços e obras.

36. “37. As soluções referenciais, de caráter convencional, foram revistas, utilizando-se tecnologia disponível, de ampla utilização pelas atuais concessionárias. Dessa
forma, as camadas asfálticas de CBUQ com espessuras de 4 e 6 cm, utilizadas no
estudo original, foram substituídas por micro-revestimento à quente, com
espessuras de 2 e 3,5 cm, que têm equivalência estrutural, porém com vida útil
equivalente e menor custo por m2, para as espessuras indicadas.” Ajustes introduzidos pela ANTT.
As soluções apresentadas pela ANTT quanto à substituição de CBUQ por mirco-revestimento não podem ser generalizadas, visto as diferentes classes de Rodovias, as diferentes condições de conservação, dos diferentes tipos de veículos do tráfego sobre o pavimento e principalmente da variedade estrutural encontrada nas Rodovias.
O mirco-revetimento não tem função estrutural, portanto se a pista não se encontra em boas condições de conservação esta solução não resolve, porém a camada de CBUQ sim, porque tem função estrutural. Portanto entendemos que a solução e as quantidades devem ser revistas. Verificar a origem / justificativa de tal solução.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22688

Sugestão: favor ver sugestões em anexo a este
==
Anexo
==
Para : ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
Assunto : 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais
Referência : Audiências Públicas 034/2006 e 035/2006, Editais e Contratos, Estudos de Viabilidade Econômico-financeiros, Acórdão 2299-2005 do TCU – Tribunal de Contas da União, Nota Técnica ANTT 001/2006/AP-034 e Errata ANTT 001/2006, todos com referência à 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais.
SUGESTÕES PARA APRIMORAMENTO
Após estudo dos documentos acima mencionados, bem como das planilhas disponibilizados no sítio eletrônico da ANTT, o autor dessas ‘sugestões para aprimoramento’, na qualidade de cidadão brasileiro e de usuário das rodovias federais objeto da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais, elaborou este compêndio de sugestões e solicita a análise das mesmas pela ANTT,

amparado pelo disposto nos Editais de Audiência Pública 034/2006 e 035/2006. O autor gostaria também de congratular o Governo Federal, o Ministério dos Transportes e a ANTT pela realização das Audiências Públicas dando plenos direitos de participação aos interessados.

1. SUGESTÃO - 01

1.1. Nos Fluxos de Caixa com Taxa Interna de Retorno (TIR) de 15,08% para cada um dos Trechos objeto da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais, alterados para atender às solicitações do Acórdão TCU 2299-2005, disponibilizados pela ANTT em seu sítio eletrônico, o item 'Investimentos' (composto por Trabalhos Iniciais, Restauração, Manutenção, Manutenção de Elementos da Pista, Obras de Melhoria e Ampliações, Edificações, Equipamentos/Sistemas/Veículos, Projetos, Cadastros e Desapropriações) é introduzido nos referidos Fluxos de Caixa após o 'Demonstrativo de Resultado Antes dos Impostos'.

1.2. Uma vez que Legislação do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) permite que as despesas que compõem o item 'Investimentos' incorridas pelas concessionárias em virtude dos Contratos de Concessão sejam computadas no 'Demonstrativo de Resultado Antes dos Impostos', reduzindo assim a base tributável para o cálculo do IRPJ, nossa primeira sugestão é para que o item 'Investimentos' seja computado antes do 'Demonstrativo de Resultado Antes dos Impostos' como item de despesa.

1.3. A tabela abaixo apresenta uma análise comparativa entre os cálculos realizados pela ANTT e simulações efetuadas introduzindo-se os ajustes aqui sugeridos para o item 'Investimentos'. As simulações partiram dos próprios Fluxos de Caixa apresentados pela ANTT com Taxa Interna de Retorno (TIR) de 15,08%, sendo os resultados após os ajustes para cada Trecho apresentados ao lado da linha denominada 'SUGESTÃO 01'.

SUGESTÃO 01 - COMPARATIVO TIR / TARIFA BÁSICA

TRECHO	1	2	3	4	5	6	7
TIR - ANTT	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%
TARIFA BÁSICA - ANTT (R$)	4,082	4,297	3,879	3,781	3,003	2,910	3,011
TIR EFETIVA - APÓS SUGESTÃO 01	21,69%	20,42%	21,81%	21,28%	19,62%	19,53%	18,97%
TARIFA BÁSICA - APÓS SUGESTÃO 01	3,589	3,820	3,443	3,325	2,665	2,530	2,675
DIFERENÇA TARIFAS BÁSICAS (R$)	0,493	0,477	0,436	0,456	0,338	0,380	0,336

1.4. Notar que uma vez introduzido o referido ajuste no Fluxo de Caixa, a TIR aumenta em todos os Trechos (TIR Efetiva) sendo necessário, portanto, diminuir-se o valor da Tarifa Básica para que os Fluxos de Caixa descontados pela TIR de 15,08% assumam Valor Presente Líquido (VPL) igual a zero.

2. SUGESTÃO 02

2.1. Nos Fluxos de Caixa para cada um dos Trechos objeto da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais disponibilizados pela ANTT em seu sítio eletrônico, a Taxa Interna de Retorno (TIR) foi o parâmetro de cálculo limitador do valor da 'Tarifa Básica de Pedágio'. Consta também do Acórdão TCU 2299-2005, notadamente nos parágrafos 234 a 273, várias considerações a respeito dos critérios utilizados previamente pela ANTT na estimativa da TIR utilizada, em especial com relação à "adoção da taxa de juros nominal praticada para o título considerado livre de risco, quando o correto seria considerar a taxa de desconto real (yield) praticada no lançamento do mesmo título."

2.2. Seguindo as orientações do Acórdão TCU 2299-2005 a ANTT passou a adotar como aproximação para o ativo livre de risco o deságio atribuído no lançamento (yield) do título deflacionado pelo Índice de Preços ao Consumidor – IPC do Governo americano, obtendo assim uma taxa de 6,03%, que foi então adotada como estimativa do ativo livre de risco nos cálculos apresentados pela ANTT. Foi também mantida pela ANTT a deflação do IBX 100 da BOVESPA pelo IGP-DI para cômputo do Prêmio pelo Risco de Mercado. Após proceder-se várias outras adaptações no cálculo do Custo Médio Ponderado do Capital (WACC, na abreviatura em inglês), a ANTT chegou ao valor final de 15,08% para a TIR que agora se nos apresentam na Nota Técnica ANTT 001/2006/AP-034, Errata ANTT 001/2006 e Audiências Públicas que tratam da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais.

2.3. Teoricamente, ao deflacionarem-se os parâmetros utilizados no cálculo da taxa de desconto poder-se-ia lançar mão da análise de Fluxo de Caixa descontado por essa taxa sem a

necessidade de maiores considerações sobre a inflação no próprio Fluxo de Caixa, uma vez que foram deflacionados todos os índices utilizados na avaliação da taxa a ser utilizada para o desconto dos Fluxos de Caixa. No presente caso a taxa de desconto praticada aos fluxos de Caixa é o WACC de 15,08% que foi utilizado como aproximação para a TIR, taxa essa que engloba uma certa ponderação de Risco, uma certa ponderação de Inflação e uma certa ponderação de Custo de Oportunidade do Capital.

2.4. Todavia, em nosso entender, a premissa apresentada no parágrafo anterior de que a TIR de 15,08% poderia ser adotada para o desconto dos Fluxos de Caixa que determinam o valor da 'Tarifa Básica de Pedágio' máxima para cada Trecho da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais sem a inclusão de qualquer ajuste para a inflação nos Fluxos de Caixa respectivos poderia ser aceita, não fosse a letra dos parágrafos 6.24. a 6.45. do Contrato de Concessão apresentado pela ANTT. Transcrevemos abaixo o parágrafo 6.28. do Contrato de Concessões apresentado pela ANTT:

2.5. "6.28. A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais – TBPI pelo Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT."

2.6. Como se depreende da leitura deste e dos demais parágrafos citados, conclui-se do Contrato de Concessão apresentado pela ANTT que sempre haverá o reajuste da 'Tarifa Básica de Pedágio' anualmente. Os demais parágrafos informam que o reajuste será calculado com base na variação do IPCA do IBGE e ainda que, salvo na hipótese de caso fortuito, força maior, fato do príncipe, inclusão ou exclusão de serviços previstos no PER, não se recorrerá à TIR de contrato (calculada com base no valor da 'Tarifa Básica a Preços Iniciais') para re-estabelecer-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

2.7. Conclui-se daí que, pelo fato de em média as receitas serem maiores que as despesas em todos os Fluxos de Caixa apresentados pela ANTT para cada Trecho da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais, em cada reajuste tarifário anual a TIR deixará de ser a originalmente contratada (de fato a TIR será maior) sem que se proceda à revisão do equilíbrio econômico-financeiro do contrato para que a TIR continue sendo aquela originalmente contratada. Pelo que reza o contrato, a TIR somente será reavaliada na eventualidade de caso fortuito, força maior, fato do príncipe, inclusão ou exclusão de serviços previstos no PER.

2.8. Tal procedimento não está de acordo com o princípio da modicidade tarifária, além de expor as Concessionárias a riscos desnecessários que podem vir a ocorrer em virtude de oscilações naturais nos Fluxos de Caixa originalmente projetados para cada Trecho. As tabelas abaixo auxiliam na ilustração da situação:

SUGESTÃO 02 - COMPARATIVO TIR / TARIFA BÁSICA

TRECHO	1	2	3	4	5	6	7
TIR - ANTT	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%
TARIFA BÁSICA - ANTT (R$)	4,082	4,297	3,879	3,781	3,003	2,910	3,011
TIR EFETIVA - APÓS INFLAÇÃO	27,54%	26,26%	27,67%	27,08%	25,54%	25,51%	24,94%
TARIFA BÁSICA - APÓS INFLAÇÃO	3,158	3,313	3,037	2,889	2,266	2,052	2,198
DIFERENÇA TARIFAS BÁSICAS (R$)	0,924	0,984	0,842	0,893	0,737	0,858	0,813

2.9. A tabela acima foi construída com auxílio dos resultados utilizando-se os Fluxos de Caixa dos 'Estudos de Viabilidade Econômico-financeiros' apresentados pela ANTT para cada Trecho da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais ajustados pelo item 'Investimentos' (ver 'Sugestão 01') e em seguida ajustados novamente introduzindo-se um índice que inflaciona todos os itens de 'Receita', de 'Tributos', de 'Investimentos' e de 'Despesas Operacionais' (essa última excluindo-se o item 'Depreciação', que é adicionado novamente ao Fluxo de Caixa após os ajustes para inflação uma vez que deve compor o 'Demonstrativo de Resultado antes dos Impostos'). Resumidamente, foi inflacionado o 'Demonstrativo de Resultado antes dos Impostos' excluindo-se a 'Depreciação'. O inflator escolhido foi a variação do IPCA do IBGE para 2005, ou seja, 5,68973%.

2.10. Como se pode observar, coeteris paribus, a inflação e a correção da tarifa anual com base no IPCA sem a devida revisão da TIR e conseqüente re-avaliação da 'Tarifa Básica de Pedágio' implica em um ônus ao usuário, isto é, há o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato contra o usuário. Notar que uma vez introduzido o referido ajuste no Fluxo de Caixa, a TIR aumenta em todos os Trechos (TIR Efetiva) e é necessário, portanto, diminuir-se o valor da 'Tarifa Básica de

Pedágio' para que os Fluxos de Caixa descontados pela TIR de 15,08% assumam Valor Presente Líquido (VPL) igual a zero novamente.

2.11. As tabelas seguintes foram elaboradas a partir de diversas simulações que tiveram como ferramenta o Fluxo de Caixa apresentado pela ANTT para o 'Trecho 1', 'Lote 7', Rodovia BR-153/SP, trecho Divisa MG/SP - Divisa SP/PR da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais ajustados pelo item 'Investimentos' (ver 'Sugestão 01'). Trabalhou-se primeiramente com a situação hipotética de que a Concessionária vencedora do Leilão praticou no primeiro período a 'Tarifa Básica de Pedágio' de R$ 3,158, i.e. o valor máximo admitido para uma TIR de 15,08% calculada com auxílio do Fluxo de Caixa apresentado pela ANTT para o 'Trecho 1' após o ajuste sugerido na 'Sugestão 01' deste documento. Para cada período subseqüente procedeu-se a correção tarifária e aplicou-se inflator sobre os itens de 'Investimentos' e de 'Despesas Operacionais' (excluindo-se o item 'Depreciação'). Tanto as correções como a aplicação do inflator foram realizadas para os períodos seguintes utilizando-se a variação do IPCA do IBGE para 2005, ou seja, 5,68973%. Após a correção tarifária e a aplicação do inflator, foi recalculada para cada período a TIR do projeto considerando-se a totalidade dos períodos futuros, com o posterior ajuste da 'Tarifa Básica de Pedágio' respeitando-se a TIR de contrato. Em seguida trabalhou-se com uma segunda situação hipotética na qual a exemplo da primeira situação hipotética supõe-se que a Concessionária vencedora do Leilão praticou no primeiro período a 'Tarifa Básica de Pedágio' de R$ 3,158, e portanto uma TIR de 15,08% calculada pelo Fluxo de Caixa apresentado pela ANTT para o 'Trecho 1' após o ajuste sugerido na 'Sugestão 01' deste documento. Analogamente, para cada período subseqüente procedeu-se a correção tarifária e aplicou-se inflator sobre os itens de 'Investimentos' e de 'Despesas Operacionais' (excluindo-se o item 'Depreciação'). Tendo com o base o IPCA do IBGE para 2005. A diferença desta segunda situação hipotética está no fato de que após a correção tarifária e a aplicação do inflator, não foi recalculada a 'Tarifa Básica de Pedágio' respeitando-se a TIR de contrato, ou seja, praticou-se o reajuste anual, conforme previsto no Contrato de Concessão apresentado pela ANTT. Os resultados são apresentados a seguir:

PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7
Reajuste Tarifário Com Revisão da TIR	3,158	3,780	3,947	4,118	4,298	4,491	4,695
Reajuste Tarifário Sem Revisão da TIR	3,158	3,338	3,528	3,728	3,940	4,165	4,402
Dirferença Entre Tarifas Básicas	0,000	0,442	0,419	0,390	0,358	0,326	0,293

PERÍODO	8	9	10	11	12	13	14
Reajuste Tarifário Com Revisão da TIR	4,908	5,116	5,316	5,510	5,685	5,850	6,020
Reajuste Tarifário Sem Revisão da TIR	4,652	4,917	5,196	5,492	5,805	6,135	6,484
Dirferença Entre Tarifas Básicas	0,256	0,199	0,120	0,018	(0,120)	(0,285)	(0,464)

PERÍODO	15	16	17	18	19	20	21
Reajuste Tarifário Com Revisão da TIR	6,195	6,380	6,578	6,760	6,980	7,200	7,450
Reajuste Tarifário Sem Revisão da TIR	6,853	7,243	7,655	8,090	8,551	9,037	9,551
Dirferença Entre Tarifas Básicas	(0,658)	(0,863)	(1,077)	(1,330)	(1,571)	(1,837)	(2,101)

PERÍODO	22	23	24	25		AMPLITUDE	
Reajuste Tarifário Com Revisão da TIR	7,670	7,904	8,170	8,440	Mínima	3,158	3,158
Reajuste Tarifário Sem Revisão da TIR	10,095	10,669	11,276	11,918	Máxima	8,440	11,918
Dirferença Entre Tarifas Básicas	(2,425)	(2,765)	(3,106)	(3,478)	Diferença	5,282	8,760

2.12. Como se pode constatar a partir das tabelas apresentadas, embora inicialmente o Reajuste Tarifário Com Revisão da TIR produza tarifas maiores, a partir do décimo segundo período a situação inverte-se e o Reajuste Tarifário Sem Revisão da TIR passa a produzir valores tarifários maiores. Além disso, em média as variações relativas de reajustes entre períodos subseqüentes são menores quando aplica-se o Reajuste Tarifário Com Revisão da TIR, o que fica claro pela disparidade entre as amplitudes das tarifas máximas e mínimas em cada situação. No caso de Reajuste Tarifário Com Revisão da TIR parte-se de uma mínima de R$ 3,158 no período inicial e atinge-se uma máxima de R$ 8,440 no período final com uma amplitude de R$ 5,282 ao longo da vida do contrato. Já no caso de Reajuste Tarifário Sem Revisão da TIR inicia-se com uma mínima de R$ 3,158 no primeiro período e atinge-se uma máxima de R$ 11,918 no último período numa amplitude de R$ 8,760 ao longo da vida do contrato. Isso equivale a uma diferença de amplitudes de R$ 3,478 entre as duas situações analisadas. Isto equivale a dizer que as perdas que o usuário virá a ter caso não seja revisada a TIR e a ‘Tarifa Básica de Pedágio’ a cada reajuste anual previsto em contrato pode chegar a ser maior do que o equivalente a uma ‘Tarifa Básica de Pedágio’, como queríamos demonstrar.

2.13. Devido principalmente ao princípio da modicidade tarifária, sugerimos então que seja alterada a redação do Contrato de Concessão proposto pela ANTT a fim de que seja previsto Reajuste Tarifário Com Revisão da TIR a cada revisão anual da ‘Tarifa Básica de Pedágio’, conforme a sistemática aqui explicitada. Tal prática, além fazer com que os reajustes tarifários fiquem mais coerentes com o Fluxo de Caixa e com a TIR de contrato, torna também o Fluxo de Caixa das Concessionárias que vierem a vencer o Leilão menos expostos a riscos devido a oscilações naturais nos Fluxos de Caixa originalmente projetados para cada Trecho. Em suma, o procedimento aqui proposto é aconselhável no intuito de salvaguardar o equilíbrio econômico-financeiro para ambas as partes do contrato: o usuário, representado pela ANTT que tem por dever garantir a modicidade tarifária dentro dos padrões técnico-operacionais pré-estabelecidos, e as empresas Concessionárias.

3. SUGESTÃO 03

3.1. Tendo em vista o modelo adotado pela ANTT para a 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais em que o valor da ‘Tarifa Básica de Pedágio’ é calculado com base em ‘Estudos de Viabilidade Econômico-financeiros’, que por sua vez tratam-se de Fluxos de Caixa que devem ser utilizados nos cálculos que visam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ao respeitar uma TIR pré-determinada e acordada entre as partes, proporcional ao valor contratado da ‘Tarifa Básica de Pedágio’, cabe observar a alta sensibilidade a que fica sujeita a TIR, e por conseguinte o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a qualquer mudança, mesmo que pequena, nos valores ou no cronograma (ocorrência temporal de receitas e despesas) que compõem os referidos Fluxos de Caixa elaborados pela ANTT para cada Trecho de Concessão. Importante observar também que ao contratar-se com uma Concessionária um valor de ‘Tarifa Básica de Pedágio’, no modelo proposto pela ANTT, isso eqüivale também a fixar-se uma TIR de contrato que visa a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato durante toda a sua vigência.

3.2. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato para ambas as partes através de revisões da ‘Tarifa Básica de Pedágio’ pela TIR de contrato, somente estaria assegurada seria imprescindível que a ANTT, na qualidade de gestora e fiscalizadora dos contratos de Concessão, contasse com mecanismos eficazes para efetuar contínuo acompanhamento dos contratos e coleta de dados referentes aos mesmos junto às Concessionárias. Somente com informações fidedignas e atuais podem ser efetuados os ajustes necessários nos Fluxos de Caixa que servirão de base para o cálculo dos reajustes tarifários salvaguardando-se o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Em várias partes do Acórdão TCU 2299-2005, mais explicitamente nos parágrafos 100 101, 116, 117, 134, 135, 140, 141, 144, 149, 154, 163, 164 e 165, fica todavia exposta a precariedade dos instrumentos de controle e informação imple-mentados atualmente pela ANTT.

3.3. Assim sendo, sugerimos que, prévia ou concomitantemente, ao processo de licitação da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais, sejam instituídos pela ANTT os mecanismos de controle para a obtenção de informações de pelo menos cada um dos itens de ‘Receitas’, ‘Tributos’, ‘Investimentos’, ‘Despesas Operacionais’ e ‘Impostos’ que compõe os Fluxos de Caixa

que servirão de base para o cálculo dos reajustes tarifários no intuito de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão. As definições sobre o tipo, a forma e a periodicidade do fornecimento de informações por parte das concessionárias à ANTT deveria inclusive fazer parte dos atuais Editais e Contratos da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais.

3.4. Cabe observar que atualmente as informações acima citadas podem facilmente ser obtidas de sistemas computacionais, os quais certamente as concessionárias deverão contar para o seu controle próprio e para a elaboração das Demonstrações Financeiras exigidas pela Legislação do Fisco.

4. SUGESTÃO 04

4.1. Dentro da ótica de implantar sistemas de coleta de informações mais precisas sobre os contratos de concessão administrados pela ANTT, o que inclusive certamente poderá vir a servir de base para futuros estudos sobre concessões de rodovias, amparados no Código de Defesa do Consumidor, sugerimos também que seja previsto nos atuais Editais e Contratos da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais, a obrigatoriedade de a informação sobre os percentuais de encaminhamento para cada grande grupo de contas citadas acima (a saber 'Receitas', 'Tributos', 'Investimentos', 'Despesas Operacionais' e 'Impostos') da tarifa paga pelo usuário serem impressas juntamente com o comprovante de pagamento da tarifa de pedágio entregue ao usuário.

5. SUGESTÃO 05

5.1. Acórdão TCU 2299-2005 faz também várias considerações sobre o risco de quantidades, especialmente nos parágrafos 201 a 205, os quais tomamos a liberdade de reproduzir abaixo:

5.2. "201. A ANTT pondera sobre o risco de quantidades que será assumido pelas concessionárias. Não obstante, os dados históricos dos investimentos realizados nos contratos vigentes de concessões rodoviárias indicam sólida tendência dos investimentos não ultrapassarem os valores previstos. À fl. 35 do Anexo 17, a própria ANTT apresenta quadros comparativos entre valores realizados e previstos (investimento + manutenção + conservação + operação) das concessionárias, em uma série anual de 1996 a 2004, para cinco empresas."

5.3. "202. Nesses dados, pode-se verificar que, em média, esses investimentos superaram em apenas 4,7% as propostas iniciais no período de 1996 a 2004. Entretanto, consideradas as revisões efetuadas para inclusão de obras (aumentou-se os investimentos em todos os casos, ajustando o volume previsto), a média ficará negativa em 9,1% na relação investimentos realizados/previstos."

5.4. "203. Ainda com base nessas informações, é notável observar que as empresas realizaram, em média, percentuais de 35,58% e 12,03% abaixo do investimento previsto para o primeiro e segundo ano dos contratos, respectivamente. Portanto, há uma clara demonstração de que há um controle do ritmo dos investimentos por parte das concessionárias, mantendo-o abaixo do patamar programado inicialmente."

5.5. "204. Há, também, outras formas das empresas concessionárias obterem redução nas despesas com as obras e serviços: as soluções tecnológicas. Constantemente são desenvolvidas novas técnicas, materiais, produtos, no sentido de se obter ganhos de custo e de eficiência. A exemplo, informações técnicas de sites de empresas do setor de asfaltos (fls. 261/269) em que se exemplifica reduções de mais de 60% no custo por km de asfaltamento."

5.6. "205. Não apenas dessas formas, mas também no gerenciamento e negociação dos contratos, as empresas concessionárias conseguem reduzir seus custos. Como nos estudos de viabilidade deve-se escolher uma solução técnica única, é mais fácil para as concessionárias encontrarem alternativas de redução de custos do que ficarem a mercê de extrapolar seu orçamento em função dos quantitativos. Assim, não se deve transferir o risco de quantidades aos usuários das rodovias, com o aumento das tarifas, que, ao contrário das empresas, não terá o poder de administrá-lo."

5.7. Como fora comentado anteriormente, dada a sensibilidade da TIR às variações que porventura venham a ocorrer nos itens que compõe os Fluxos de Caixa elaborados pela ANTT para cada Trecho de Concessão, sugerimos que venha a fazer parte do Edital e Contratos da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais sistema de coleta de informações detalhadas sobre a quantidade e tipo de veículos que trafegam pelas rodovias em cada praça de pedágio. Tal sistema pode inclusive fazer parte dos sistemas operacionais já constantes dos Fluxos de Caixa como item componente das Despesas Operacionais.

5.8. Importante observar também que, com o objetivo de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro dos para ambas as partes Contratos de Concessão: Concessionárias e usuários, assim como reduzir o risco de quantidade das concessionárias, deveria também estar previsto tanto no Edital como nos Contratos da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais que as informações coletadas sobre o volume de tráfego observado no ano anterior ao reajuste tarifário, bem como as informações sobre cada um dos itens de 'Receitas', 'Tributos', 'Investimentos', 'Despesas Operacionais' e 'Impostos' incorridos no ano anterior, sejam utilizadas para atualização dos Fluxos de Caixa que servirão de base para o cálculo dos reajustes tarifários anuais de acordo com a sistemática de revisão de tarifas proposta na 'Sugestão 02' deste documento.

6. SUGESTÃO 06

6.1. Finalmente, cabe observar que nos Fluxos de Caixa com Taxa para cada um dos Trechos objeto da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais disponibilizados pela ANTT em seu sítio eletrônico, o item 'Receitas Financeiras' é calculado a 0,5% das 'Receitas de Pedágio'. Contudo, alterando-se o percentual para a média anual de 2005 dos rendimentos dos investimentos feitos na Poupança ao primeiro dia útil do mês, i.e. 0,734%, temos novamente a elevação da TIR acima dos 15,08% adotados pela ANTT.

6.2. A tabela abaixo apresenta uma análise comparativa entre os cálculos realizados pela ANTT e simulações efetuadas introduzindo-se os ajustes mencionados para o percentual de cálculo do item 'Receitas Financeiras', cumulativamente aos ajustes propostos no item 'Investimentos', conforme sugerido na 'Sugestão 01' deste documento. As simulações partiram dos próprios Fluxos de Caixa apresentados pela ANTT com Taxa Interna de Retorno (TIR) de 15,08%, sendo os resultados após os ajustes para cada Trecho apresentados ao lado da linha denominada 'SUGESTÃO 06'.

SUGESTÃO 06 - COMPARATIVO TIR / TARIFA BÁSICA

TRECHO	1	2	3	4	5	6	7
TIR - ANTT	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%	15,08%
TARIFA BÁSICA - ANTT (R$)	4,082	4,297	3,879	3,781	3,003	2,910	3,011
TIR EFETIVA - APÓS SUGESTÃO 06	21,84%	20,55%	21,98%	21,43%	19,74%	19,63%	19,07%
TARIFA BÁSICA - APÓS SUGESTÃO 06	3,579	3,810	3,434	3,316	2,658	2,523	2,668
DIFERENÇA TARIFAS BÁSICAS (R$)	0,503	0,487	0,445	0,465	0,345	0,387	0,343

6.3. Notar que uma vez introduzido o referido ajuste no Fluxo de Caixa, a TIR aumenta em todos os Trechos (TIR Efetiva) sendo necessário, portanto, diminuir-se o valor da Tarifa Básica para que os Fluxos de Caixa descontados pela TIR de 15,08% assumam Valor Presente Líquido (VPL) igual a zero.

6.4. Sugerimos então que os percentuais atribuídos para o cálculo das 'Receitas Financeiras' sejam revistos em todos os Fluxos de Caixa com Taxa para cada um dos Trechos objeto da 2º Etapa de Concessões de Rodovias Federais.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22698

Contribuição: ISENÇÃO PARA DO PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA
Tipo: COBRANÇA
Justificativa: Nós da * e * de QUATRO PINHEIROS E EU * VENHO ATRAVÉS DESTA NOS MANIFESTARMOS PELA ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO PARA OS CARROS EMPLACADOS EM MANDIRITUBA. DIARIAMENTE ESCOAMOS NOSSA PRODUÇÃO VIA BR 116 PARA O CEASA, E ESSA COBRANÇA IRÁ AUMENTAR OS NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO, AUMENTANDO EM CONSEQUENCIA O PREÇO AO CONSUMIDOR FINAL. TAMBÉM RESSALTAMOS QUE CASO NOSSA SOLICITAÇÃO NÃO SEJA ATENDIDA IREMOS UTILIZAR ESTRADAS SECUNDÁRIAS DA CIDADE O QUE

CERTAMENTE CAUSARÁ INUMEROS ACIDENTES. MORAMOS EM MANDIRITUBA, CIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.

ANTT/OUVIDORIA/2006-22701

Contribuição: Consulta Pública 035 – Minuta de Contrato de Concessão

Venho abaixo encaminhar sugestões e questionamentos ao Modelo de Contrato de Concessão a ser utilizado na Concessão da Rodovia BR – 381.

As minhas sugestões se concentram nos aspectos de:
a) reajuste e revisão tarifária
b) obrigações da concessionária quanto à publicação de informações contábeis e,

Meus questionamentos referem-se ao modelo de fixação da tarifa básica inicial.

6.29 Reajuste da TARIFA BÁSICA DO PEDÁGIO

Inciso 6.29:

SUGESTÃO: Introdução de um redutor ao índice de reajustamento da tarifa (IRT).

Este redutor, que poderia ser denominado de Fator X, seria estabelecido nas revisões periódicas e o objetivo seria repassar parte dos ganhos de produtividade obtidos pela exploração das concessões rodoviárias entre dois momentos de revisão das tarifas. Espera-se que com isto esteja-se atendendo aos requisitos legais de modicidade tarifária e equilíbrio econômico financeiro, conforme Lei 8987/95

Da Revisão da Tarifa de Pedágio

Segundo o inciso 6.36, a Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação entre as partes que pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

SUGESTÃO: sugiro a inclusão da alínea "g"

"g) quando a Concessionária auferir ganhos ou perdas de produtividade."

Direitos e obrigações da concessionária

11.18 A Concessionária deverá:

inciso c)

Sugiro modificação:

"c) publicar, anualmente, as demonstrações financeiras na forma prevista na Lei 6404 de 15 de dezembro de 1976 e a Demonstração dos Excedentes de

Produtividade. Nesta demonstração deverão ser evidenciados os ganhos (e perdas) de produtividade obtidos pela concessão entre anos consecutivos e os ganhos e perdas econômicas auferidos pelos seguintes agentes econômicos: Estado (federal, estadual, agência reguladora) fornecedores de bens e serviços, trabalhadores, usuários da rodovia, instituições financeiras e acionistas”.

O objetivo da introdução desta demonstração contábil é possibilitar à ANTT cumprir as suas atribuições gerais que estão definidas no atigo 24 da lei 10233, especialmente os incisos II, V, VI e VII.

Questionamento geral à modelagem e à fixação da tarifa básica inicial.

1. Qual o entendimento do conceito de equilíbrio econômico-financeiro:
a) a manutenção da taxa de retorno do capital próprio de 24,82% (conforme nota técnica apresentada (página 37),
b) a manutenção de uma taxa de retorno a ser recalculada dentro da metodologia proposta e que portanto pode ser superior ou inferior a 24,82%
c) a manutenção do valor real da tarifa, independentemente dos ganhos e perdas da concessionária?

2. Na definição da Tarifa Básica de Pedágio Inicial utilizou-se o modelo do custo médio ponderado de capital e o modelo CAPM para definir o custo dos capitais próprios.

Pergunto:
a) dentro de uma análise teórica, foram estes modelos desenvolvidos para definição de tarifas de concessões públicas?
b) Se eu entendi bem o modelo, a valorização das ações da CCR nos últimos anos foi utilizada para determinar qual deve ser a tarifa de pedágio a ser praticada nas concessões?

Agradeço a oportunidade de participar desta Consulta Pública.

*
*

Tipo: 6 11.18

ANTT/OUVIDORIA/2006-22891

Sugestão:

São Paulo, 3 de Março de 2006

À

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Setor Bancário Norte, Quadra 02, Bloco "C", Lote 17, Edifício Phenícia

Distrito Federal,

Brasília

EDITAL DE CONCESSÃO Nº001/2006 - LICITAÇÃO NA MODALIDADE DE LEILÃO PARA CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DOS LOTES RODOVIÁRIOS

Prezados Senhores;
A * , vem por meio desta apresentar sugestões e pedido de esclarecimentos relativos à Minuta do Edital, Minuta de Contrato e Anexos, da 2a Etapa do Programa de Concessões Federais;

"1.6 O procedimento de Licitação para cada Lote Rodoviário obedecerá aos requisitos dos itens 12.67 a 12.83 e será concluso após a definição da Licitante classificada em

primeiro lugar quando, então, será dada seqüência aos procedimentos de Licitação dos

demais Lotes Rodoviários." Edital

Quais são os itens 12.67 e 12.83, são deste Edital, da Minuta de Contrato ou de algum Anexo?

"1.8 Para os fins previstos neste Edital, considera-se:
XII - DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO: conjunto de documentos a

serem apresentados pela Licitante, destinados a comprovar sua Habilitação

Jurídica, Regularidade Fiscal, Qualificação Técnica e Qualificação

Econômico-Financeira com o objetivo de participar da Licitação;" Edital

Os Documentos de Habilitação não serão abertos após a realização do leilão, ou seja o Consórcio já participou da Licitação antes da abertura da DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO, portanto o texto deve ser corrigido.

"XXIV - VALOR DO CONTRATO: valor total das receitas da Concessionária em valores correntes, constante da Proposta Comercial da Licitante vendedora;"

O texto anterior refere-se a "vendedora" ou "vencedora", logo o texto deve ser corrigido.

Uma única licitante poderá participar de todos os Lotes ou Trechos Rodoviários, com a mesma estrutura? Em caso negativo, qual a estrutura mínima em comum é aceitável?

Em caso de interposição de recurso judicial em algum dos lotes, todo o processo poderá ser paralisado?

"1.38 Para os fins previstos no item anterior, a pessoa jurídica estrangeira deve anexar à Documentação de Habilitação o documento que comprova a representação legal no

Brasil, sob pena de inabilitação do consórcio de que venha a participar."

Caso o Consórcio, com participação de empresa estrangeira, seja "inabilitado", portanto desclassificado, logo o leilão deverá ser anulado ou deverá ser aceita a viabilidade do segundo colocado, visto que o lance foi originado de um Consórcio que não poderia participar deste Leilão.

"1.41 Os interessados que desejarem obter cópia dos documentos disponibilizados no DATA ROOM poderão fazê-lo, opcionalmente, mediante o pagamento da importância de R$

200,00 (duzentos reais), a ser recolhido mediante Guia de Recolhimento da União -

GRU, código 393001, gestão 39250, código de recolhimento 28830, obtida no site da

ANTT, correspondente ao custo de reprodução gráfica da documentação de Licitação,

ou por meio magnético, desde que seja apresentado CD-ROM do tipo CD-R 700 MB."

A partir de que momento os documentos serão disponibilizados no "DATA ROOM"?

"2.7 Os Documentos devem ser apresentados em língua portuguesa, em meio magnético e/ou impressos."

È correto o entendimento que os Documentos podem ser apresentados apenas em meio magnético? Caso negativo deverá ser excluído do texto o "ou".

9. "2.11 Todos os documentos devem ser encadernados."

Caso os Documentos sejam apresentados apenas em meio magnético, o item 2.11 fica sem efeito?

10. "c) comprovação do Patrimônio Líquido, em valores do mês da apresentação da

documentação, igual ou superior a:"

Quais são os valores do Patrimônio Líquido?

Sugere-se para empresa isolada uma porcentagem do Valor da Receita Corrente para os 25 anos da Concessão e em caso de Consórcio exigir adicional de 30% como permite a legislação vigente.

Os valores limites para os índices econômico-financeiros referentes à qualificação, não constam no Edital, em que momento serão apresentados?

12. "2.48 O valor da Tarifa Básica de Pedágio deverá ser apresentado pela Licitante com 3 (três) casas decimais."

Em que momento a tarifa será arredondada para a primeira casa decimal conforme definido no Edital e no Contrato, e como será o re-equilíbrio do fluxo de caixa?

13. "2.54 As Licitantes, representadas por sociedades corretoras registradas na BOVESPA,

deverão depositar na CBLC, até as 10 horas do dia da realização do Leilão, a Garantia

de Proposta no montante de:"

Em que momento serão apresentados os valores das Garantias de Proposta?

14. "2.60 Serão cobrados das Licitantes vencedoras, a título de emolumentos, em moeda corrente

nacional, os seguintes valores:

a) pela BOVESPA, o valor de R$ [___________] e

b) pela CBLC, o valor de R$ [____________]."

O Leilão da licitação não tem a menor necessidade de ser consumado na sede da BOVESPA-Bolsa de Valores de São Paulo. Poderia ser organizado na ANTT / DNIT / MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ou qualquer auditório federal.

No caso do Leilão ser realizado na BOVESPA, existirá um custo extra para remunerar a BOVESPA / CBLC e Corretoras.

Em que momento serão informados os valores?

Caso a Licitante vencedora seja desclassificada, os pagamentos realizados à BOVESPA e CBLC serão devolvidos, como e em que condições?

A palavra "vencedoras" deverá ser substituída por "adjudicatária".

15. "2.68 O Leilão obedecerá a seguinte ordem seqüencial de Lotes:

SEQÜÊNCIA	LOTE	RODOVIA TRECHO
1	06	BR-116/SP/PR São Paulo - Curitiba
2	05	BR-381/MG/SP Belo Horizonte - São Paulo
3	07	BR-116/376/PR e BR-101/SC Curitiba - Florianópolis
4	04	BR-101/RJ Divisa RJ/ES - Pte. Pres. Costa e Silva
5	01	BR-153/SP Divisa MG/SP - Divisa SP/PR

6 02 BR-116/PR/SC Curitiba - Divisa SC/RS

7 03 BR-393/RJ Divisa MG/RJ - Entr. BR-116 (Via Dutra)"

Sugere-se que a seqüência do Leilão seja na própria ordem da numeração dos Lotes, já que não há justificativa técnica ou jurídica para manter a ordem apresentada no Edital?

16. " 2.76 Na segunda fase do Leilão não será aceita oferta de lance de tarifa diferente da Tarifa Básica de Pedágio vencedora na primeira fase do Leilão."

Caso a vencedora não seja habilitada, deverá ser realizado novo Leilão ou aceita a viabilidade do segundo colocado, visto que a tarifa vencedora não é válida.

Desta forma verifica-se que a inversão das fases não é producente, os Envelope de Habilitação e da Proposta Comercial deveriam ser abertos antes do leilão, onde somente as habilitadas poderão participar do Leilão.

17. "2.77 O ajuste na Proposta Comercial das Licitantes que ofertarem, na segunda fase do Leilão,

a tarifa vencedora, será feito obrigatoriamente pela redução da TIR apresentada no seu

fluxo de caixa, permanecendo inalterados todos os demais itens do fluxo."

Não é possível o referido ajuste, sem considerar que a receita é diferente, logo os seguros, verbas de fiscalização, valores de tributos e impostos serão diferentes, alterando assim os demais itens do fluxo de caixa.

"2.78 O Diretor de Leilão da BOVESPA iniciará a terceira fase da sessão pública do Leilão
com a oferta, em lances sucessivos, em viva voz, do Valor de Outorga pelas Licitantes

que ofereceram a Tarifa vencedora."

Caso a vencedora não seja habilitada, deverá ser realizado novo Leilão ou aceita as condições do segundo colocado.

"2.86 Caso a Licitante primeira colocada no Leilão seja inabilitada no exame de sua
Documentação de Habilitação ou da Proposta Comercial, será divulgada sua inabilitação

e abertos os envelopes da documentação da Licitante segunda colocada no Leilão pela

oferta de maior Outorga, na terceira fase do Leilão, e assim, sucessivamente, até a

classificação de uma Licitante."

Inabilitada a primeira colocada, valerá a viabilidade apresentada pela segunda colocada, portanto a tarifa por esta apresentada?

"2.87 A Licitante classificada nos termos do item 2.86 deverá praticar a Tarifa Básica de Pedágio vencedora do Leilão, com o valor de Outorga por ela ofertado."

Não é coerente este item, visto que o primeiro colocado estando inabilitado nunca poderia ter participado do Leilão?

Conforme descrito anteriormente, a inversão das fases não é producente, visto que o Consórcio com a Tarifa vencedora não foi habilitado e isto pode até ocorrer por inconsistência técnica econômico-financeira, embasando-se numa tarifa irreal comprometendo a credibilidade do Programa de Concessão. Portanto a Habilitação e a Proposta Comercial deverão ser abertas antes do Leilão, onde só os Consórcios habilitados e classificados tecnicamente poderão participar do Leilão.

"2.88 A Proposta Comercial da Licitante classificada no exame de sua Habilitação será verificada quanto à sua consistência com o Fluxo de Caixa apresentado."

Verificada a inconsistência no Fluxo de Caixa do primeiro colocado deverá ser avaliada a consistência do segundo colocado com a tarifa do segundo colocado.

"3.5. O capital inicial subscrito da Concessionária deverá ser integralizado em moeda corrente e corresponderá, na data da celebração do Contrato de Concessão, a pelo menos _____%

(..........) do valor dos investimentos que a Concessionária deverá realizar no Lote

Rodoviário até o final do primeiro exercício financeiro do Contrato de Concessão.

3.8. Os valores que servirão de referência para a determinação do capital social da

Concessionária, na data de 30 de abril de cada ano ao longo da Concessão, deverão

corresponder a pelo menos ______% do montante dos investimentos realizados pela

Concessionária nos anos anteriores, conforme definidos no PER.

3.18. Publicado o resultado da Licitação e até a data da celebração do Contrato de Concessão,

a Concessionária deverá comprovar que constituiu, em favor da ANTT, como garantia

do bom cumprimento das obrigações contratuais a serem assumidas, Garantia de

Execução do Contrato, em caução no montante correspondente a _______% (.............)

do valor do contrato, em valores correntes."

Quais são as porcentagens e valores exigidos, em que momento serão apresentados?

Solicitamos informar a origem dos valores percentuais utilizados na viabilidade da ANTT.

"5.37 O Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT será calculado com base na variação do

IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior da data de realização do Leilão e o mês

anterior à data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

IRT = IPCAi

IPCAo"

O índice de reajuste mais adequado para a atualização da Tarifa de Pedágio é a utilização da Fórmula Paramétrica, onde são considerados os principais índices setoriais oficiais e seus respectivos parâmetros. O IPCA não reflete individualmente relação alguma com os custos de uma concessão Rodoviária.

"5.93 Poderá a Concessionária propor à ANTT, em até sessenta dias após a publicação do Extrato do Contrato de Concessão no DOU, embasada em estudos técnicos, a alteração

da localização das Praças de Pedágio em três quilômetros da localização definida para

cada Praça de Pedágio no PER."

Conforme dito em Audiência Pública, a ANTT não estudou a localização das Praças de Pedágio, desta forma a própria localização e duvidosa e os três quilômetros para a alteração são insuficientes, portanto sugere-se o mínimo de cinco quilômetros para mais ou para menos, se a relocação for maior ainda deve ser possível com a aprovação do Poder Concedente.

"5.101 As Praças Auxiliares deverão iniciar suas operações simultaneamente com as demais" Praças de Pedágio."

Poderão ser implantadas outras Praças Auxiliares após o início de operação das Praças de Pedágio principais, respeitando o limite máximo desde que aprovadas pelo Poder Concedente?

Entre as Praças de Pedágio Principais poderão ser implantadas mais do que uma Praça Auxiliar?

26. Visto que os investimentos foram reduzidos em 32%, inclusive com a retirada de Eventuais e Contingências e a redução da DMT para materiais betuminosos, SEM EXISTIREM PROJETOS EXECUTIVOS NEM BÁSICOS DOS MELHORAMENTOS, NEM DAS AMPLIAÇÕES, comprovando-se a inexeqüibilidade das obras previstas no PER e nos Fluxos de Caixa, o re-equilíbrio dos contratos já assinados deverá ser obrigatório.

Após a elaboração do Projeto Executivo, em cima de bases confiáveis poderão ser determinados os números reais quanto a quantidades e preços, reduzindo-se os riscos, porém não neste momento onde nem as diretrizes das ampliações estão definidas.

O BDI/LDI Benefício/Lucro e Despesas Indiretas, faz parte da consideração em orçamentos, compondo os preços unitários finais, conforme apresentado em diversos documentos oficiais, inclusive no SICRO2 do DNIT. O Benefício ou Lucro e Despesas Indiretas é composto pela incidência do; PIS, COFINS, CPMF, ISS, Administração, Custos Financeiros e Benefício/Lucro.

O SICRO adota o LDI igual a 23,90%, porém a estimativa dos custos financeiros foram baseados na taxa SELIC de Novembro de 2003.

O valor a ser considerado deveria ser ainda maior, acrescentado ainda de uma porcentagem de contingências e eventuais para edificações.

Considerar ainda o aumento dos impostos sobre o faturamento: CPMF=0,38%; PIS=1,65%; Cofins=7,6%; ISSQN=5,0% (impacto de aprox 17% no LDI/BDI).

Além da redução de preços, verifica-se que nos orçamentos utilizados na viabilidade não foram consideradas verbas referentes à Instalação, Mobilização e Desmobilização de Canteiros de Obra, que de acordo com a Decisão do TCU Nº1332 de 2002, estas verbas foram excluídas do Lucro e Despesas Indiretas - LDI do SICRO2, portanto devem ser incluídas.

Desta forma conclui-se que os Preços Unitários deverão ser integralmente os constantes no SICRO2 e reconsiderar ainda os Eventuais e Contingências para a elaboração dos orçamentos, toda a concessão será acompanhada e fiscalizada pelo Poder Concedente, ao longo de todo o período.

As tarifas apresentadas nas viabilidades são as mais baixas praticadas no mercado nacional colocando em riscos a estabilidade da concessão e qualidade dos serviços a serem executados, inclusive de todo o Programa de Concessões.
A tarifa de Pedágio determinada pelo Estado, não deverá divergir muito dos valores praticados pelas atuais Concessões de Rodovias, a titulo comparativo apresenta-se a seguir um quadro com as tarifas atualmente praticadas;

TARIFAS QUILMÉTRICAS PRATICADAS NO BRASIL (Set/05)			
CONCESSIONÁRIAS	Extensão Total km	R$/km	R$/100 km
BRASIL (Média)	8.769,01	0,0795	7,95
DNER (ANTT)	859,10	0,0790	7,90

Como sugestão, para a prática de tarifas quilométricas relacionamos os seguintes valores;

Tarifa quilométrica para Pista Dupla - R$ 0,0950;

Tarifa quilométrica para Pista Simples - R$ 0,0850

Considerar que uma tarifa mais elevada resulta em melhores serviços de auxilio ao usuário e melhores investimentos em novas obras, que é o que os usuários esperam.

No item 1.2 do Edital e 1.3 do Contrato de Concessão, deverá constar a menção à Lei nº 9648/1998, de 24/05/98.

No Edital e no Contrato deverá ficar claro que a contratada é a SPE - Sociedade de Propósito Específico.

"8.2 O valor da Verba de Fiscalização incluído no fluxo de caixa da Concessionária em sua Proposta Comercial e considerada na Tarifa Básica de Pedágio, corresponde a ___ % do

valor estimado da receita bruta projetada de cada ano do Contrato." Do Anexo I.

No Quadro 7, do Fluxo de Caixa foi adotado o valor percentual de 2,5%, qual foi o critério utilizado ou qual a origem desse valor, favor justificar.

Para o valor da verba de Fiscalização a ser incluída no fluxo sugere-se, 1,40% da Receita. Considerar que quem paga é o usuário.

Nos arquivos de composição de preços do estudo de viabilidade da ANTT, verifica-se que as composições de preços do CBUQ e Micro Revestimento a Quente, apresentam erros quando da transformação da unidade de alguns insumos cotados em tonelada para a unidade de preço da composição, que é metro cúbico ou metro quadrado, o que resulta numa redução dos preços de praticamente 40%. Desse modo sugere-se a verificação e correção de todos esses quadros de preços e das viabilidades.

A solução apresentada pela ANTT quanto à recuperação do pavimento é tecnicamente inaceitável, como também afirmar que camadas de micro revestimento à quente substituem uma aplicação de camada de CBUQ. Em alguns casos específicos pode ser aplicado desde que se tenha pleno conhecimento da estrutura do pavimento, porém nunca tem a mesma durabilidade de uma camada de CBUQ.

"39. Com relação aos acostamentos, que no estudo original receberam solução idêntica às das pistas, considerando que seu tráfego é inferior a 10% do mensurado para as

faixas de rolamento, modificou-se seu projeto, com intervenções parciais,

correspondentes a 25% dos valores anteriormente adotados (solução em cunha, na

metade da largura)." Ajustes introduzidos pela ANTT.

O Manual de Projetos do DNER, "DIRETRIZES BÁSICAS PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS RODOVIÁRIOS", recomenda a eliminação de degraus da pista com os acostamentos e uma largura mínima específica para classe de Rodovia. A solução apresentada para a recuperação dos acostamentos não é muito convencional, visto que recupera apenas metade do acostamento e ainda em cunha, o que não elimina o degrau e sim acentua a declividade transversal do acostamento diminuindo a segurança e conforto do usuário. A declividade transversal acentuada pode acabar gerando acidentes e novos pontos críticos na Rodovia.

A largura do acostamento, com a solução apresentada, fica operacionalmente reduzida resultando na redução da capacidade da via.

Portanto como Concessionária e principalmente Poder Concedente e fiscalizador, esse tipo de solução para Rodovias Classe I A ou B é totalmente inaceitável.

Sugere-se voltar à alternativa de recuperação dos acostamentos de forma tradicional, possibilitando sua utilização em casos de emergência.

"31. Para as obras previstas nos itens de Trabalhos Iniciais, de Recuperação e de Manutenção, foi adotado o percentual de 0,8% (contra 2,75%, anteriormente

utilizado) e, para as obras previstas nos itens de Melhorias, de Ampliações e de

Edificações (Investimentos em Sistemas da Operação), utilizou-se 3%

(anteriormente, 6,5%)." Ajustes introduzidos pela ANTT.

"O gerenciamento dos dados que darão sustentação à MONITORAÇÃO DA RODOVIA

deverá contar com um Sistema de Informações Georeferenciadas (SIG), utilizando tecnologia de

geoprocessamento, que fará a integração entre os sistemas de monitoração das estruturas físicas e

das estruturas gerenciais. O SIG deverá ser implantado na fase de TRABALHOS INICIAIS, até o

final do 6° mês da Concessão." PER.

A porcentagem adotada é inaceitável visto a falta de dados, de bases e de projetos funcionais, básicos e executivos, em poder da ANTT. Inclusive, no PER é exigida a implantação de um Sistema de Gerenciamento Georeferenciado - SIG, ainda nos TRABALHOS INICIAIS (6 meses), esse Sistema só pode ser implantado em cima de levantamentos aerofotogramétricos rasterizados, pode conter também em outro layer curvas de nível vetorizadas, porém este custo não foi considerado.

Desta forma, sugere-se voltar a utilizar às porcentagens anteriores que são mais viáveis, para o desenvolvimento de todos os documentos necessários que compõem o Projeto Executivo e o SIG.

A implantação de Call Box em todas as Rodovias é totalmente desnecessária, em função da popularização, a grande expansão e crescimento da telefonia Celular, inclusive a Concessionária contará com "0800", que é gratuito ao usuário.
O Controle Operacional da Rodovia ainda pode ser acompanhando através de CFTV, (Circuito Fechado de TV), em pontos críticos da Rodovia, por exemplo onde o sistema de telefonia celular não funciona.

Trata-se de um desperdício de recursos que podem ser investidos em outros serviços e obras.

"37. As soluções referenciais, de caráter convencional, foram revistas, utilizando-se
tecnologia disponível, de ampla utilização pelas atuais concessionárias. Dessa

forma, as camadas asfálticas de CBUQ com espessuras de 4 e 6 cm, utilizadas no

estudo original, foram substituídas por micro-revestimento à quente, com

espessuras de 2 e 3,5 cm, que têm equivalência estrutural, porém com vida útil

equivalente e menor custo por m2, para as espessuras indicadas." Ajustes introduzidos pela ANTT.

As soluções apresentadas pela ANTT quanto à substituição de CBUQ por mirco-revestimento não podem ser generalizadas, visto as diferentes classes de Rodovias, as diferentes condições de conservação, dos diferentes tipos de veículos do tráfego sobre o pavimento e principalmente da variedade estrutural encontrada nas Rodovias.

O mirco-revetimento não tem função estrutural, portanto se a pista não se encontra em boas condições de conservação esta solução não resolve, porém a camada de CBUQ sim, porque tem função estrutural. Portanto entendemos que a solução e as quantidades devem ser revistas. Verificar a origem / justificativa de tal solução.